Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2002

104-02024/

Table Of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 7

Financial Information 2002 8

Applications Received 9

Special Authorities Processed 10

Applications Received by Region 11

Summaries - Reasons for Decision 18

To: The Honourable James K. Bartleman
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2002.

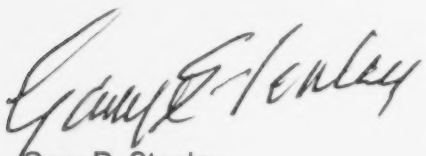
Respectfully submitted,

Frank F. Klees
Minister

To: The Honourable Frank F. Klees
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2002.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.). The Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2002)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Board is a quasi-judicial, arm's length agency of the Government of Ontario that reports to the Minister of Transportation. Its activities include market entry control, licensing and administration of all economic enforcement and sanctioning activities related to the for-hire, intercity bus industry.

The Board held public hearings throughout the province during 2002. The Board deals with two types of applications - applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*.

The Board considers applications for public vehicle operating licences and holds a hearing to determine if the issue of an operating licence to the applicant will serve public necessity and convenience. In order to determine if the applicant has met this test, the Board relies on its case law, policy statements and the guidelines issued by the Government of Ontario. The Board has continued its recent practice of holding evening hearings to accommodate the public witnesses that generally appear in support of the applications for new or extended operating licences involving the traditional oral test of public necessity and convenience.

Applications under Section 10 deal with the suspension or cancellation of operating licences and applications under Section 11 deal with the unlicensed operations or conduct of public vehicles. These complaint applications are investigated through the hearing process and the appropriate disciplinary action is taken.

The Board operates under a specific set of timelines as defined in its Rules of Practice. The Board is committed to comply with these guidelines and any delays were beyond the control of the Board and the responsibility of the parties. Under the performance measures and targets as set out in its Business Plan, the Board is committed to issue 90% of its decision within 14 days of completion of the hearing date. In the year 2002, the Board met this target.

The total number of applications received by the Board remains constant. However, the number of public hearings has decreased in recent years as applications are sometimes unopposed or are resolved by written hearings. This has been beneficial to the industry in the saving of both time and legal costs.

Since the legislation was changed in 1996 the Ontario motor coach industry has been self-regulating. Accordingly, all licensed carriers that are going to be economically impacted as a result of alleged contraventions by an operator can initiate an action with the Board. Applications of this type were received from a wide cross-section of the industry dealing with alleged contraventions of existing operating authorities as well as allegations of operating without any licence. The legislation has proven to be effective as during 2002 several licences were cancelled and cease operations orders were issued.

Operation by unlicensed carriers between Montreal and Toronto is still causing concern to the industry, the enforcement authorities and the Board. However, by working together

with their Quebec counterparts there has been some reduction in the number of illegal operators.

After operating on the same fixed budget for the previous three years, there was a modest increase in the Board's budget this year. However, the Board continued to deliver its service to the public for a net amount significantly below the budgeted figure. The Board operates with part-time staff but is still able to provide prompt and efficient service to the public.

The Board attempts to fully recover the costs related to the public hearing process. However, the costs of some hearings, particularly those relative to illegal operations, are not always recoverable. The Board does pursue all collection and legal avenues in an attempt to collect these delinquent accounts.

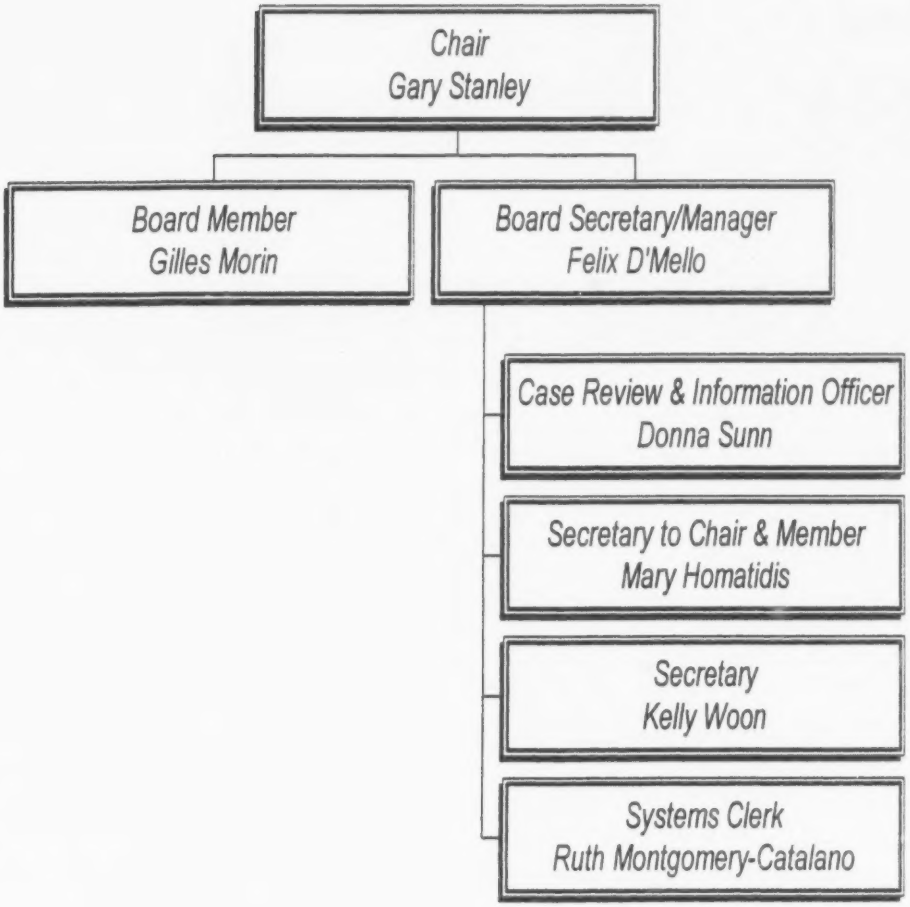
Introduced last year, the Board's web site, www.ohtb.gov.on.ca, continues to be a great asset to users of the system, both industry members and the general public, as all of the Board's policies, legislation and forms are now available online. Through the use of this website, the general public is able to obtain information about service providers to various communities in the Province. The site is regularly updated to include the latest licensing information that arises as a result of successful applications.

To ensure that Ontario motor coach operators operate legally and provide a transportation system that will be of benefit to the public continues to be the number one goal of the Board. To achieve this goal the Board will continue its efforts to work with other departments in the Ministry, the industry and the enforcement authorities.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

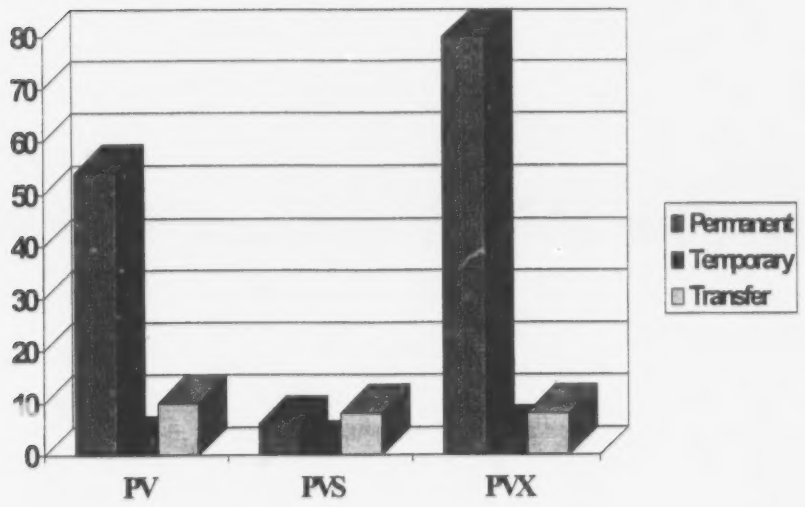
(at December 31, 2002)



FINANCIAL INFORMATION - 2002

Revenues/Recoveries		
Filing Fees/ Applications		$ 66,527
Filing Fees/Objections		30,864
Costs Assessed at Hearings		37,250
Special Authorities		11,675
U.S. Exchange		7,317
Other		235
	Total	**$ 153,868**
Expenses		
Salaries, Wages and Benefits		$ 395,048
Travel and communications		31,862
Equipment and supplies		36,364
	Total	**$ 463,274**
Net Cost		**$ 309,406**

Applications Received

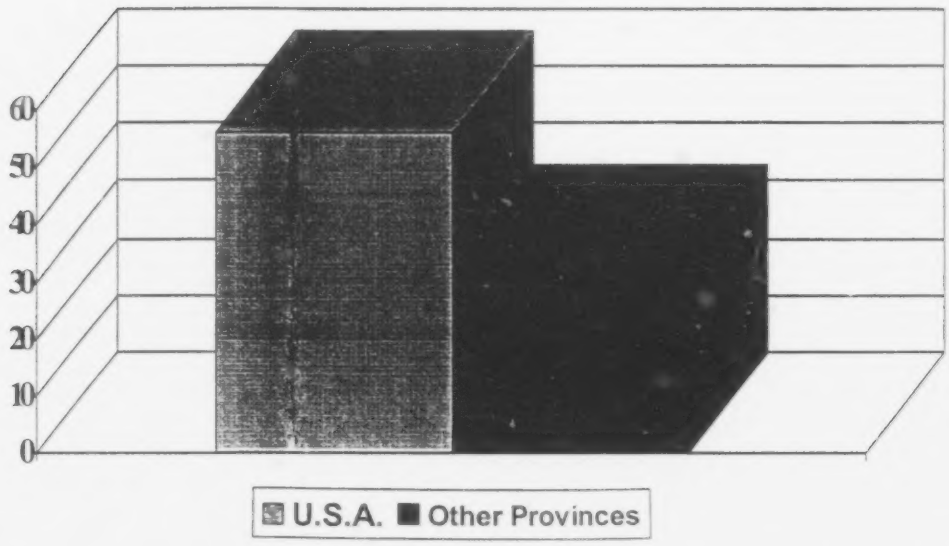


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	54	6	80	140
Temporary	2	1	4	7
Transfer	10	8	8	26
TOTAL	66	15	92	173

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	56
Other Provinces	33
TOTAL	**89**

Applications Received by Region

Outside Ontario	**35**
New Brunswick	1
Newfoundland	1
Nova Scotia	1
Quebec	13
U.S.A.	19

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	**69**
Durham	1
Halton	2
Hamilton-Wentworth	1
Niagara	10
Peel	12
Toronto	34
York	9

Northern Region	**25**
Algoma	1
Cochrane	2
Haliburton	1
Manitoulin	1
Muskoka	2
Nippissing	8
Parry Sound	3
Sudbury	2
Timiskaming	5

Northwestern Region	**2**
Kenora	2

Southwestern Region	**24**
Brant	3
Essex	8
Grey	1
Middlesex	4
Simcoe	6
Waterloo	2

Eastern Region	**18**
Hastings	2
Leeds & Grenville	2
Ottawa-Carleton	12
Peterborough	1
Renfrew	1

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

1461925 Ontario Ltd.
Toronto, ON

File: 45937-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Greyhound Canada Transportation Corp.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 400
		To the Complainant	$1,500

1480275 Ontario Inc.
Toronto, ON

File: 45994-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Floyd Sinton Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 400
		To the Complainant	$ 200

1. **Timothy Marshall** — **File: 46065-RE(1)**
2. **Erla Hoyte** — **File: 46061-RE(1)**
3. **Voyages Veronique Inc.** — **File: 46064-RE(1)**
4. **Sunlink Holidays Inc.** — **File: 46063-RE(1)**
5. **3020362 Canada Inc.** — **File: 46062-RE(2)**

All from Montreal, QC

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 4,418
		To the Complainant	$ 9,800

1. Harjeet S. Bajwa — **File: 46071-RE(1)**
2. 3599345 Canada Inc., o/a Harman Travel — **File: 46072-RE(1)**
3. Ranjit Singh Randhawa — **File: 46070**
All from Brampton, ON

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 900
		To the Complainant	$ 2,100

612289 Ontario Inc. — **File: 46079-RE(1)**
o/a The Vacation Station
Sault Ste. Marie, ON

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	Tisdale Bus Lines Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 900

684811 Ontario Ltd. — **File: 44354-RE(1)**
o/a C. Smith Bus Lines
Frankford, ON

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	J. E. Montgomery Transit Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 650

Autobus La Quebecoise Inc. — **File: 44424-RE(1)**
Quebec City, QC

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	1480275 Ontario Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 900

Gary M. Bolton — **File: 45816-RE(1)**
o/a Tourific Bus Service
Bradford, ON

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	Canadex Resources Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,150
		To the Complainant	$ 500

1. **Ali Bozpapagan** — **File: 46075-RE(1)**
2. **Mitat Bozpapagan** — **File: 46076-RE(1)**
3. **Chartered Mini-Van Service** — **File: 46073-RE(1)**
4. **Top Quality Service/Charter Trips** — **File: 46077-RE(1)**
5. **1461925 Ontario Ltd.** — **File: 46074-RE(1)**

All from Toronto, ON

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed:

To the Board	$ 1,500
To the Complainant	$13,608

Butterfield Limousine Service Ltd. — **File: 46008-RE(1)**
Windsor, ON

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant: 9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed:

To the Board	$ 300

CBL-JLD Motor Coach Inc. — **File: 45995-RE(1)**
Woodbridge, ON

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainants:
1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited

Decision: Application dismissed
Costs assessed: No costs assessed

1. **Canex Canada Inc.** — **File: 46071-RE(1)**
   o/a Max Express/Canadian Travel Service
2. **Gunaratnam Puvaneswary** — **File: 46072-RE(1)**
3. **Subramaniam Gugasuthan** — **File: 46070-RE(1)**

All from Scarborough, ON

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed:

To the Board	$ 900
To the Complainant	$ 4,100

Peter A.V. Cullingford
o/a Sports Travel
Scarborough, ON

File: 45519-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of his operating licence		
Complainant:	Tripmate Travel & Tour Guide Co. Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 650

Jeffrey Desmarais
o/a J.D. Limo & Sedan
Leamington, ON

File: 46007-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 300

Winston Douglas
o/a WDCharters
Brampton, ON

File: 46015-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	DKM Coach Lines Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 400

Five Seasons Transit Service Inc.
Sudbury, ON

File: 45790-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Hammond Transportation Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,628
		To the Complainant	$ 526

Alistair Hamilton
o/a Greater Hamilton Tours
Hamilton, ON

File: 46021-RE(2)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainants:	1. Casino Bus Service Inc. 2. Maxima Tours Inc.		
Decision:	Licences suspended 30 days. Temporary licences for 6 months there after and to be made permanent only by an application and an audit to confirm that the applicant is complying with the *Public Vehicles Act.*		
Costs assessed:		To the Board	$ 2,650
		To the Complainants	$ 8,210

Alistair Hamilton **File: 45668-RE(2)**
o/a Greater Hamilton Tours
Hamilton, ON

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant: Maxima Tours Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed: No costs assessed

Majestic Group Inc. **File: 45969-RE(1)**
o/a Majestic Limousine & Coach Service
Mount Albert, ON

Complaint: Operating in contravention of its operating licence
Complainant: Preference Coachlines Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed: To the Board $ 950

Anthony P. Middleton **File: 46037-RE(1)**
o/a Middleton Travel & Tours
Oshawa, ON

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainants: 1. Symcha Transportation Ltd.
2. DKM Coach Lines Limited
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed: To the Board $ 1,150

Andrew Kwong C. Ning **File: 46119-RE(1)**
Montreal, QC

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed: No costs assessed

Jacques Paré **File: 46110-RE(1)**
o/a Auto Taxi
Montreal, QC

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed: To the Board $ 1,668
To the Complainant $ 7,500

R & S Bus Lines Ltd.
Wawa, ON

File: 34225-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Laurent Lacroix Bus Lines Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 900

Andrew T. Shepherd
Toronto, ON

File: 45986-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainants:	The City of Vaughan		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,150

Clifford Spratt
o/a The Stars Luxury Limousine
North Bay, ON

File: 45967-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	R. W. Starling, o/a N.B. Limousine & Charter Service		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 500

File: 37267-RE(3)

o/a Can-Ar Coach Services
Concord, ON

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Maxima Tours Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,657
		To the Complainant	$ 5,500

We Care Transportation Incorporated
Buffalo, New York
U.S.A.

File: 45746-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Blue Bird Coach Lines Inc.		
Decision:	Application Dismissed		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,200
		To the Complainant	$ 1,500

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2002 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act - P.V.A.

Motor Vehicle Transport Act - M.V.T.A.

Scheduled Service: **A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**

Chartered Trip: **A bus transportation service exclusively for a group of persons.**

Respondents:

1. **Ali Bozpapagan**	**File: 46075-RE(1)**
2. **Mitat Bozpapagan**	**File: 46076-RE(1)**
3. **Chartered Mini-Van Service**	**File: 46073-RE(1)**
4. **Top Quality Service**	**File: 46077-RE(1)**
5. **1461925 Ontario Ltd.**	**File: 46074-RE(1)**
Toronto, ON	

Applicant: Trentway-Wagar Inc.

Application: This was an application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* alleging that the respondents were both providing illegal passenger transportation and/or arranging passenger transportation between Toronto and Montreal in unlicensed vehicles. 1461925 Ontario Ltd. had previously been found to have operated in contravention of the statutes. The five respondents are inter-related.

Applicant's Case: The case was based on the report of Trillium Investigations and Consultants Ltd. ("Trillium"). Trillium, through its investigators, demonstrated that:

- the illegal service was advertised in public places;
- the fares collected were per capita and not a group fare;
- there were photographs available of the alleged illegal transportation being provided;
- the passengers travelling were not a common group travelling together but a number of individuals having no relationship with each other;
- the passengers were travelling on a scheduled service and the respondents did not hold the proper licence to provide this service;

- the service provided was dangerous to the travelling public; and
- 1461925 Ontario Ltd. was providing a service in contravention of the terms of its licenses.

Respondents' Case:

No evidence was presented by the respondents. They argued that:

- the evidence collected by Trillium violated the Charter of Rights and should therefore be considered illegal and inadmissible;
- the respondents did not violate the terms and conditions of their charter service as the licenses were restrictive and made it impossible to operate. The respondents were unaware of the restrictive licenses and had subsequently made major investments in the business;
- the investigator's allegations of unsafe operations should be disregarded as the investigators were not experts in vehicle maintenance or safety; and
- the respondents were unsophisticated people whose first language was not English and that they were trying to make a success of the business.

Decision:

The Board stated that it had to consider if the respondents arranged unlawful transportation and if they were operating in contravention of their operating licence. The Board concluded for a fact that the respondents did arrange and provide a service between Toronto and Montreal and for which they charged the passengers an individual fare. In the Board's opinion, this arrangement and service was unauthorized and therefore in contravention of the *P.V.A./M.V.T.A.* The Board also concluded that the evidence had not been obtained falsely, the respondents' rights had not been infringed and consequently the administration of justice would not be in disrepute as the Charter of Rights had not been violated. The Board questioned the issue of the licences being restrictive as the entire bus industry operates under the same circumstances. The industry is well aware of the Regulations and have no difficulty complying with them. The respondents should have been aware of the rules and to argue otherwise was just not acceptable.

The Board ordered that:

- the respondents cease to arrange the unlawful transportation;
- the respondents cease to provide the illegal transportation services;
- the operating licences of 1461925 Ontario Ltd. be suspended for three months and subsequently be reissued as temporary licences for one year provided that the respondent has paid all costs relative to the Order;
- the licences may be made permanent by application, but only after an audit to ensure that it is in compliance with the laws of the province; and

- substantial costs payable by the respondent to the Board and the applicant were assessed.

Respondent: **CBL-JLD Motor Coach Inc.** **File: 45995-RE(1)**
Woodbridge, ON

Applicants:

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited

Application:

This was an application seeking an interpretation of Section 7 of the *Public Vehicles Act*, i.e. specifically if the amalgamations that had occurred required approval from the Board. The applicants alleged that the amalgamations required approval from the Board and the respondent should stop operations until approval had been received as it was operating in contravention of the P.V.A.

Applicants' Case:

They alleged that the respondent was operating a public vehicle operation but approval had not been received from the Board for the majority shareholders to run the service. They conceded that in a previous court decision (Koch Transport Ltd.), the shares of an amalgamated company were converted, not issued or transferred and hence this Board lacked jurisdiction when an amalgamation took place. However, they alleged that the legislation was changed in 1996 which now states that:

"No operating licence shall be transferred directly or indirectly without the written approval from the Board."

This change in legislation, they alleged, gave the Board jurisdiction over a transfer however it may occur. The wording "directly or indirectly" gave the Board jurisdiction over a transfer however it may occur and this nullified the Koch decision. In their opinion, that is the objective of the legislation by the use of the word "indirectly". They asked the Board to order that the respondent cease operations until the indirect transfer had been approved, and no subsequent transfer be approved until the initial transfer be dealt with.

Respondent's Case:

It alleged that:

- there was a twenty-year-old policy of the Board that the applicants were requesting the Board to ignore and develop a new policy based on their submissions;
- The Koch decision was still binding in law as the shares in an amalgamation are converted into shares of the amalgamated corporation. **This was subsequently confirmed by the Ontario Court of Justice in the Sportscape Television Network Ltd. vs Shaw Communications Inc. decision in March 1999 ("Shaw").** There is no issuance of new shares in an amalgamation and hence the transaction does not require approval under Section 7 of the P.V.A. The

:espondent cited similar situations where various changes in ownership had occurred with one of the respondents and no approval had been sought from the Board; and

- the Board had no jurisdiction to deal with the matter and that the applicants should seek their relief in the transfer application that was pending before the Board. The application should therefore be dismissed.

Decision:

The Board relied entirely on the opinions of the Koch and Shaw decisions. In the Koch decision, the judge stated that the relevant section of the Act **specified that "issue" or "transfer" of shares** trigger the requirement of the hearing contemplated by it. From this, the Board concluded that the same would apply to Section 7(5) of the current P.V.A., i.e. only a proposed issue or transfer of shares that would result in a change of control of the corporation would require approval from the Board. The judge went on to say that in amalgamation, shares are converted and the legislature knows its own legislation and did not indicate that the legislation applied to amalgamation as the word **converted** was excluded. In the two amalgamations that had occurred, details were outlined as to how the shares were to be **converted.** The Shaw decision stated that the terms **transfer, issuance** or **conversion** are not interchangeable terms. The Koch decision stated that the conversion of shares in an amalgamation is not a transfer of shares.

The Board concluded that circumstances involving amalgamation had been considered by the Courts to be outside the jurisdiction of the Board. For this reason the Board ruled that it had no jurisdiction to deal with the matter and the application was dismissed.

Applicant:

Classic Alliance Motor Coach Inc. ("Classic") File: 46078B/C Montreal, QC

Respondents:

1. Transport Thom Ltee.
2. Leduc Bus Lines Ltd.
3. 417 Bus Lines Ltd.
4. Trentway-Wagar Inc.
5. P.W. Transportation Ltd.
6. Tokmakjian Limited

Applications:

Applied for the transfer of the intra and extra-provincial operating licences of CBL-JLD Motor Coach Inc., a bankrupt company.

Applicant's Case:

The trustees for the estate of CBL-JLD Motor Coach Inc. ("CBL-JLD") recommended that the Board approve the transfer of the licences to the applicant.

Mr. Sergio Mastronardi, the president of Classic, was satisfied that he had a team and system in place to commence operations. He was the sole shareholder of Classic but there was

an option to sell his shares. He testified that Classic's assumption of any part of CBL-JLD"s debt was not part of the agreement with the Trustee but rather a good will gesture. He felt confident about the future of the new company, the team that was in place and the financial projections as indicated in the financial statements.

Ms. Dimitra Glekas, a chartered accountant, presented financial projections for the company and based on her industry experience felt that the projections were reasonable. She felt that the projections were conservative in their approach and Classic would be able to service its debt.

Mr. Steven Cornish testified as to the operational plans of Classic and a background history of the companies that led to the formation of CBL-JLD. Through a series of events while purchasing the initial company, the financing did not materialize because clear title could not be realized due to liens placed on the equipment. A second closing of the purchase was required but additional legal/closing costs wiped out the spare cash in the new company. Similar negative cash flows arising from problems with leased vehicles and legal costs further eroded the company. The company's amalgamation with Maple Rhodes/CBL-JLD to alleviate its debts led to even greater financial/administrative difficulties. Very few payments were made to lease obligations, facility rent and government remittances for payroll related expenses. Relationships deteriorated among the shareholders at this point. Equipment was repossessed, insurance was cancelled and service was discontinued.

Respondents' Case:

The respondents testified that:

- rent owed by CBL-JLD to Greyhound had gone in arrears;
- business had increased because of the CBL-JLD bankruptcy;
- they charged premium prices and welcomed competition;
- they were opposing the applications because of the poor equipment and service that CBL-JLD provided;
- they had not opposed other similar applications because it was too expensive;
- they could not provide a reason why they had not opposed a similar application which would have had a more serious economic impact on their operation;
- additional vehicles had been purchased and services were being provided to the public previously being provided by CBL-JLD;
- the vehicles of CBL-JLD had deteriorated and they were concerned that the older buses would be rented at lower rates and this in turn would destroy the market;
- the licences of CBL-JLD were not being served and consequently the licences should be reviewed by the Board and rewritten to prevent duplication as the respondents had filled the void in their absence;
- the officers of Classic had previously proven their inability to operate a bus company by their naïve business decisions; and

- the financial projections were not reasonable and the operation had a poor track record.

Decision:

The jurisdiction of the Board in matters related to the transfer of operating licences under Section 7 of the P.V.A. is to "determine if the proposed transfer of the licence will prejudice the public necessity and convenience served by the licence". In addition, do the respondents as "interested parties" have an economic interest in the outcome of the matter?

The Board had difficulty in understanding why the respondents chose to oppose this particular application and not other applications with potentially similar or greater economic impact. In fact, one of the respondents stated that his company enjoyed a 10% increase in revenues every year and welcomed all competition. It was the Board's opinion that Transport Thom Ltee's ("Thom") objection to this application was for the sole purpose of protecting the licences that it had recently acquired. Thom realized that if this application was approved, it would have to compete head on with Classic on some scheduled services.

In the Board's opinion, the fact that some of the respondents failed to testify at the hearing, lessened the impact of their opposition. Choosing to oppose this application and not others with more significant impact, was not looked at favourably by the Board.

In the Board's opinion:

- the bankruptcy of CBL-JLD was caused by a variety of factors some currently known, others yet to be proven;
- Messrs. Cornish and Calce were not personally responsible for the bankruptcy of CBL-JLD;
- the market had sustained the operations covered by these licences for approximately thirty years;
- none of the respondents gave any testimony to indicate that CBL-JLD had any effect on the stability of the public vehicle marketplace; and
- Classic would be operating in a different environment from that of its predecessor companies and with every indication of potential success.

The applications were granted.

Applicant: **Erie Coach Lines Company ("Erie")** **File: 45770-B/C**
London, ON

Respondents:

1. Badder Bus Service Ltd.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. J.I. Denure Chatham Limited
4. Chatham Coach Lines Inc.

Application:

An intra-provincial application to transport passengers on chartered trips from the Counties of Lambton, Middlesex, Oxford, Elgin, Haldimond, Norfolk, Brant and Perth and an extra-provincial application to transport passengers from points in the U.S.A. to Ontario.

Applicant's Case:

Erie is part of the Coach Canada Group and whereas there are authorities in different company names, these applications were being made to increase the efficiency of Erie's operation, i.e. efficient utilization of equipment, drivers and duplication of administrative functions. The applications were also made to meet the public need. The respondents would be impacted by less than 1% of their gross revenue if the licenses were granted and to some extent appeared to not actively seek to increase their business and improve their utilization of equipment. The applications were supported by five public witnesses, i.e. Let's Go Tours Limited, Educational Travel Services, New Dimensions Travel and Tours Limited, Keating Educational Tours, and Shore-Line Charter and Tours.

Let's Go Tours Limited - Conduct about 100 tours per year and insisted on new coaches and experienced drivers. Uses Erie extensively, is satisfied with the service and wants to continue to use them from the area applied for by expanding its marketing. It has not used the services of the respondents because they were unresponsive or offer an inconsistent service.

Educational Travel Services - It conducts student tours in North America with Ontario being the largest market. Erie has provided them a service and has met all the standards and provided well-trained drivers. It believes that Erie will fit in with their expansion plans giving it a credible advantage. It would continue to use other carriers as well though some of them have been unresponsive and have indicated lack of equipment.

New Dimension Travel and Tours Limited - It conducts approximately 600-700 trips per year, originating in Ontario and destined to other parts of Ontario/Quebec and the United States of America. It insists on relatively new equipment and trained drivers. It uses Erie and Trentway-Wagar Inc. for its needs and wants to use them to a greater extent if the applications were granted. It has used some of the respondents but they either lacked equipment, especially the newer type, or were unwilling to negotiate on prices within its budget structure. It did not consider Greyhound to be a viable option in the charter business.

Keating Educational Tours - It arranges student tours in all of the areas applied for and other parts of Ontario as well. It looks for newer vehicles and experienced trained drivers as schools tend to request for the same drivers every year. It also required flexibility with regards to the size of equipment because of changes to sizes of groups involved. It uses Erie for its needs and likes its professionalism and would like to use it in the area applied for. It

is satisfied with the services of some of the respondents though it has not used Greyhound.

Shorelines Charter and Tours - It operates tours for seniors and students. It has used Erie for its needs with regards to the type of equipment and drivers and would like to use them in the area applied for. The respondents were lacking in equipment to meet their needs, did not return telephone calls, and did not have well trained drivers. Greyhound was not considered an option in the charter business.

Respondents' Case:

Badder Bus Service ("Badder") - Operated in Lambton and Kent Counties since 1978. It has operated at a low equipment utilization for the last few years in spite of its local marketing due to decline in population. Badder could meet the needs of customers most of the time and there was no need to licence another carrier as this would lead to a negative impact on Badder. It provided no financial figures to show the actual impact on its operation.

Chatham Coach Lines ("Chatham") - Chatham operates in most of the area applied for in coaches and mini-coaches. It also has a sales staff and its revenue is derived from repeat business. The introduction of Erie would hurt it economically though it could not provide the actual loss in terms of dollars and cents.

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound") - It holds licences in all the areas applied for and the granting of a licence to Erie would deplete its current base. It is primarily a line-run operator and charter business was a small part of its operation. It could not explain why it had not opposed other similar applications nor did it provide any evidence of material adverse impact if the applications were granted.

Decision:

The extra-provincial charter application originating in the U.S.A. was granted as these types of applications are routinely granted by the Board and are of no economic detriment to other licensed carriers in Ontario.

With respect to the intra-provincial application, the Board summarized as follows:

- it was difficult for tour organizers to meet their needs during certain times of the year;
- the tour organizers were very satisfied with Erie's services, its vehicles and well trained drivers and preferred to carry on using Erie's services in the area applied for;
- the tour organizers generally were dissatisfied with the respondents' services, i.e. its vehicles, its drivers and a general lack of interest and response;
- the anticipated operational efficiencies of Erie and its affiliates would benefit the public;
- no evidence of financial impact was provided by the respondents should the licence be granted;

- the respondents lacked vehicles at certain times of the year; and
- in some instances, the respondents would continue to enjoy the business from the public witnesses that testified.

The Board concluded that the public witnesses demonstrated that there was a public need and convenience in the area applied for which would not economically impact the respondents.

The applications were granted.

Applicant: **Farr's Coach Lines Limited ("Farr's")** **File: 23164 A11/A12**
Dunnville, ON

Respondents:

1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. Franklin Coach Lines Ltd. Franklin withdrew its objection prior to the hearing.

Application: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips for 304827 Ontario Limited o/a Cardinal Tours ("Cardinal") (an affiliated company) from the Counties of Northumberland, Hastings, Haliburton and the City of Kawartha Lakes.

Applicant's Case: Farr's has been in business since 1957. It initiated Cardinal in 1966 and these applications had been made to enable Cardinal to organize tours in the area applied for and in doing so would use Farr's to provide the transportation. Cardinal felt that Farr's would provide stability in terms of prices and availability of equipment, something not available from the respondents judging from previous experiences. Cardinal intended to develop new business from contact with previous customers and expected to capture 50% of the tour business in the area applied for.

Farr's asserted that the applications were limited to the one customer and not for a broad open authority. This in turn would provide Cardinal with consistent rates and equipment. Farr's was a small carrier and it was not a threat to the other carriers.

Respondents' Case: Trentway provided the Board with its licences and list of equipment. It stated that Cardinal, until recently, had not requested any rate quotes. Its equipment usage was low and it was concerned with the economic impact on its operations if Cardinal was to capture 50% of the tour market in the area applied for. It could meet Cardinal's needs and there was no evidence that these needs were not being met currently. It suggested that if licences were granted, they should be restricted to deny Farr's the opportunity to run any and all tours through Cardinal.

Decision:

The Board took into consideration that Farr's and Cardinal were a "family business". It felt that as Cardinal developed the business, it may impact Trentway but the impact would only be minimal.

The Board concluded that the applicant had met the test of proving that there was a public need and convenience for the service and the applications were granted, but with restrictions to ensure that the service would be limited only to those tours initiated, organized and advertised by Cardinal.

Respondent: **Alistair Hamilton ("Hamilton")** **File: 46021/A**
Hamilton, ON

Applicants:

1. Casino Bus Service Inc.
2. Maxima Tours Inc.

Application:

An application under Sections 10 and 11 of the P.V.A. alleging that Hamilton was operating in contravention of the P.V.A. and terms of his operating licences.

Applicants' Case:

The Board investigator testified that Hamilton stated that no services were provided from unlicensed areas as alleged by the applicants. Hamilton ensured that at all times 75% of the pick-up of passengers was from its licensed areas and 25% from its unlicensed areas as allowed by the Regulations. The investigator had concerns with respect to Hamilton's record keeping which was in contravention of the P.V.A. and the Highway Traffic Act (H.T.A.).

Further evidence alleged that:

- Hamilton had consistently been picking up passengers from unlicensed areas;
- Hamilton had deliberately misled the investigator; and
- Hamilton was continuously operating in contravention of the P.V.A. and its operating licences.

Respondent's Case:

Hamilton conceded that he had misled the investigator and that it had operated in contravention of the P.V.A. and H.T.A. Hamilton's evidence that it was only providing a service for Can-Ar, a licensed carrier, was inconsistent with the fact that it was Hamilton that ran the whole operation and Can-Ar did not manage his operation as required by the P.V.A.

Decision:

Based on the evidence and Hamilton's admission, the Board concluded that Hamilton had indeed been extensively operating in contravention of its operating licences. Hamilton had been devious in its dealings with the investigator and the Board and in doing so, it had delayed the proceedings deliberately and unnecessarily. Hamilton did not maintain the proper documentation as required by the Regulations nor did it have its Commercial Vehicle Operators Registration in the proper name. The arrangement that Hamilton

had with Can-Ar raised doubts as to its legality due to a total lack of paper work and the fact that control of the arrangement appeared to be with Hamilton rather than Can-Ar, as required. It was the Board's opinion that Hamilton had flagrantly failed to comply with the terms of his licences and the Regulations and considered these actions to be serious and without justification and Hamilton should therefore be held accountable.

The intra and extra-provincial operating licences were suspended for thirty (30) days. The licences would then be issued as temporary licences for six (6) months. The licences could then be made permanent only by application to the Board, accompanied by an audit to ensure that Hamilton has operated in compliance with the laws and regulations of the Province.

Respondents:

1. Timothy Marshall	**File: 46065-RE(1)**
2. Erla Hoyte	**File: 46061-RE(1)**
3. Voyages Veronique Inc.	**File: 46064-RE(1)**
4. Sunlink Holidays Inc.	**File: 46063-RE(1)**
5. 3020362 Canada Inc.	**File: 46062-RE(1)**
Montreal, QC	

Applicant: Treantway-Wagar Inc. ("Trentway")

Decision:

This was an application by Trentway under Sections 10 and 11 of the P.V.A. Trentway alleged that the respondents were not only operating a passenger transportation service but they were also arranging and offering to arrange a public vehicle service between Toronto and Montreal and intermediate points.

At the commencement of the hearing, the respondents conceded that:

(i) "Sunlink Holidays Inc. will admit to having sold a number of tickets from the period of May 31, 2001 until present for public vehicle service between Montreal and Toronto. At all times, Sunlink Holidays Inc. was unaware that its activities contravened the transport legislation of the Provinces of Quebec and Ontario;

(ii) Sunlink Holidays Inc. and the other entities listed in the complaint have ceased carrying on said activities since receipt of the complaint and agree to cease said activities in the future without the proper government permits;

(iii) Sunlink Holidays Inc. et al agree to pay the court costs incurred to date as itemized in the Decision dated May 14, 2002, together with additional costs to be agreed upon by the parties ($9,800.00) by way of nine (9) equal monthly payments starting July 1, 2002; and

(iv) Sunlink Holidays Inc. will undertake to comply with the Quebec and Ontario transport legislation that affects its respective operations, specifically they will not sell

individual tickets for transportation of people between Montreal and Toronto without the proper governmental permits."

The Board ordered that the respondents cease the unlawful operations immediately and substantial costs were assessed against the respondents payable to both the Board and the Applicant.

Applicant: **Majestic Group Inc. ("Majestic")** **File: 45969 B/C**
o/a "Majestic Limousine & Coach Service"
Mount Albert, ON

Respondent: **Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")**

Applications: These were intra and extra-provincial applications for chartered trips from points in the Regional Municipality of Niagara.

Applicant's Case: Majestic has been in the passenger transportation business since 1989. The applications were made as a result of Majestic being found to have been operating in contravention of the P.V.A. Public evidence primarily focused on a need to pick-up passengers at the Queenston dock subsequent to travelling across Lake Ontario by hydrofoil. From the Queenston docks, the passengers would be destined to various tourist attractions in the Niagara Region and also to points in the U.S.A. Public evidence also required a service from St. Catharines.

Respondent's Case: Greyhound stated that it had been serving the Niagara Region for decades, both as a scheduled service operator and charter services. Greyhound suggested that there were thirteen licensed carriers in the Niagara Region and the introduction of another carrier would be detrimental to the existing carriers.

Decision: The Board noted that the public support for the applications were primarily only from St. Catharines and Queenston which is part of the Town of Niagara-on-the-Lake. It also noted that Greyhound failed to provide factual evidence of the economic impact on its operations should the applications be granted.

The Board concluded that the applicant had proven a public need and convenience and the applications were granted but were limited to serve the City of St. Catharines and the Town of Niagara-on-the-Lake only.

Respondent: **Jacques Paré ("Paré")** **File: 46110-RE(1)**
Montreal, QC

Applicant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Applicant's Case:

This was an application by Trentway under Section 2 of the P.V.A. alleging that Paré was arranging passenger transportation by using unlicensed carriers. Investigators and Trentway alleged that:

- Paré operated a website, i.e. autotaxi.com to facilitate ridership between Toronto and Montreal;
- The investigators through the website used and paid for the services of an unlicensed carrier;
- The website also listed a number of unlicensed carriers offering to provide passenger transportation;
- There was no check of the unlicensed carriers with respect to valid drivers' licences, adequate insurance coverage, a road-worthy vehicle, prison record, etc.;
- Mr. Ning, one of the drivers, testified that he regularly travelled between Toronto and Montreal transporting passengers for compensation and that he pre-registered and arranged to run this operation on the autotaxi.com website;
- Paré, through its website, markets a transportation service and provides an opportunity for people to get together and if it were not for Paré none of the illegal transportation would have been provided. The website was not similar to the bulletin boards in the universities but in fact was far more sophisticated;
- Paré, they alleged, is completely indifferent to the consequences of the website's matching of the passengers and the drivers; and
- The current legislation stated that an arranger does not have to receive compensation for the transaction to be legal – the arranger only has to facilitate the transportation in public vehicles. Therefore, Paré's allegation that he received no compensation had no validity in law.

Respondent's Case:

Paré alleged that:

- his arrangements on the website were no different than an "electronic" bulletin board that is found in every university where students advertise for rides to other cities;
- Paré stated that he did set up the software but it runs itself and his role is a passive one. He only helps individuals but gets nothing in return. He was trying to remedy a problem with public transportation;
- Paré's objective was to earn a living from large companies who would advertise on his website;
- Paré never inquired about valid driver's licences or insurance coverage; and
- Paré stated that he does not arrange transportation due to his passive role.

Decision

The Board considered three issues prior to making its decision, i.e. licence requirement; public vehicle and arranging transportation

Public Vehicle/Licence Requirements - The P.V.A. requires anyone operating a public vehicle can only do so with an operating

licence issued by this Board. Based on the evidence, the Board concluded that these persons were providing a public vehicle service, i.e. they charged per capita fares and travelled beyond municipal boundaries. They needed an operating licence from this Board to provide this service.

Arranging Transportation - The P.V.A. prohibits anyone from arranging transportation of passengers with unlicensed carriers. Mr. Paré developed the software and set up the website. The website in turn matches drivers and passengers. He advertises his business to students and ultimately hopes to gain financially from this venture. The Board concluded that Paré's role in the whole operation was far from passive and was in fact violating the laws of Ontario by arranging illegal transportation.

The Board concluded that it was unconscionable on Mr. Paré's part to not care about licensing requirements, uninsured and unsafe drivers and vehicles. The Board had serious concerns that the public interest was protected at all times and felt no sense of security in the arrangements through Mr. Paré's website. The vehicles were not insured for commercial passenger transportation nor were the car rental companies aware of the proposed use of the rented vehicle.

The Board ordered Paré to cease arranging transportation services of passengers by another person into, out of, through or within the Province of Ontario unless that other person is the holder of an operating licence issued by the Board. The decision was sent to all drivers and passengers registered on the website. Costs were also assessed against Paré payable to the Board and the applicant.

Applicant: **Parkhurst Motors Inc. ("Parkhurst)** **File: 45618 B/C**
Belleville, ON

Respondent: **Manuel Pereira**
o/a "Ontario Coachway" ("Coachway")

Applications: Intra and extra-provincial chartered trip applications to retain the same geography in its licences but to remove restrictions in the licences that prohibit the use of school buses and Class "D" public vehicles having a seating capacity in excess of 28 passengers.

Applicant's Case: The eight public witnesses represented colleges, travel agents, an opera guild, a church, golf trip organizers, Tall Ships organizers and a recreation association for special athletics.

In summary they testified that:

- they organized numerous charters to points in Ontario and U.S.A.;

- the charters originated generally in the licenced area of the applicant;
- Parkhurst mainly provided the service to the witnesses in its smaller vehicles and other carriers were used for larger groups in larger vehicles;
- the witnesses would prefer to use Parkhurst for trips requiring larger vehicles because of its excellent service;
- Coachway had not solicited the business from the public witnesses; and
- the public was dissatisfied with the service of Coachway when it was utilized.

Parkhurst, in its testimony, stated that it commenced business in 1984. It originally operated in limousines providing an airport service but discontinued this service when Coachway came on the scene. It was satisfied with its school bus operation but felt the need to expand into the chartered bus business which was currently being offered to other licensed carriers rather than doing it themselves. Parkhurst contended that if the licences were granted it would have no economic impact on Coachway, as it would move its operation to a larger facility and hire more drivers. Other licensed carriers saw fit not to oppose the applications because of the minimum impact on their operations.

Respondent's Case:

Coachway contended that the population in the area applied for had been static for many years and there was no need for an additional licensed carrier at this time. Coachway emphasized that the business did not exist as they had failed, in spite of its marketing, to expand its own business. It currently offered the service applied for and granting the licences would economically impact its operations, further growth and its investments.

Decision:

The Board had to decide:

(a) to remove the restrictions on the seating capacity of the vehicles on the licences;
(b) permit the use of school buses.

Coachway operated no school buses so the prohibition on the use of school buses was lifted. With respect to the removal of the seating capacity restrictions, the Board had to determine from the evidence if by doing so it would serve the public both in need and convenience and it would have no economic impact on Coachway's operations. Public evidence expressed a need for buses seating more than 26 passengers. Currently they use other carriers but they preferred to use Parkhurst for all their needs because it would be one supplier only providing an excellent service. As other large established carriers had not opposed the applications, the Board concluded that Coachway would not be economically impacted if the applications were granted. In any event, Coachway owned no large public vehicles to actually compete with Parkhurst if the applications were granted.

The Board concluded that the issuance of the licences will serve the public need and convenience and the applications were granted.

Applicant: **R & S Bus Lines Ltd. ("R & S")** **File: 46089 E/F**
Wawa, ON

Respondents:

1. **Laurent Lacroix Bus Lines Inc. ("Laurent")**
2. **Lloyd's of Wawa Ltd. ("Lloyd's)**
3. **Lacroix Bus Services Inc. ("Lacroix")**
4. **Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")**

Application: Intra and extra-provincial chartered trip applications from the Townships of White River, Hornepayne, Dubreuilville and Michipicoten, in the District of Algoma and the Township of Chapleau in the District of Sudbury.

Applicant's Case: R & S had been in business since 1989 and obtained its operating licences in 1993, operating school buses and coaches. It currently operates about two hundred and twenty chartered trips annually and the applications were being made as it has the staff and equipment to expand its operations. Because of the declining population in Northern Ontario, it was getting more difficult to fill a chartered bus in one municipality and R & S therefore endorsed the concept of "shared transportation" whereby groups from different origins and headed to the same destination shared a bus for both economical and logistical reasons. Thirteen public witnesses testified in support of the applications representing schools, sports teams, senior citizen groups, Boy Scouts, Girl Guides and community groups. Most witnesses were unaware of Greyhound providing chartered trips and assumed that it was only a scheduled service operator which in turn was inconvenient for them to use due to its scheduled times in the area. They were not aware of Lloyd's being a chartered operator and assumed that it was primarily a school bus operator. Laurent also had a very insignificant presence in the areas where the witnesses lived.

The witnesses were satisfied with R & S's services. They operated on tight budgets and therefore the concept of sharing a bus with another group was the only viable option open to them. They all felt that it would be easier to put together full busloads if they could share a bus with other groups in other municipalities. This in turn would stretch their budgets and also enable them to undertake more chartered trips.

Respondents' Case: Laurent and Lloyd's have been in the chartered business since 2001 and were taking delivery of a luxury bus to serve chartered trips. They were ready, willing and able to service the area applied for as they were barely able to survive, especially with the declining population. 75% of their operation was school bus business and 25% chartered business. Their main chartered business was from Chapleau and they did no shared bus charter trips. Granting this

application would mean the loss of future business, mainly in the Chapleau area.

Lacroix's opposition was limited to any licence being granted from Hornepayne. Hornepayne's population was in decline and the introduction of a new carrier was not necessary.

Greyhound's opposition was limited to opposing any authority from White River as it was not a huge market and Greyhound provided all services as required. Granting the licences would economically impact its operations.

Decision

Based on the public evidence, the Board concluded that there was a need for a special type of licence for the smaller centres of Northern Ontario. It was quite apparent that no one community in the townships would be able to provide enough passengers to totally fill a bus. Consequently, the Board concluded that the shared transportation concept was the solution to chartering a bus and granting licences with more pick-up points would make the shared service a reality.

Should the licences be granted, there would be no economic impact on Lacroix who did very little charter services. Similarly, Greyhound was not a recognized charter operator in the area. Its scheduled services would not be economically impacted if the licences were granted.

Lacroix and Lloyd's did not provide any financial data to illustrate the financial impact on their operations should the licences be granted. Lacroix primarily was protecting Chapleau but did not provide any shared services. The Board concluded that Lacroix would continue to enjoy the full bus service if the licences were granted.

R & S proved that the granting of the licences would serve a public need and convenience and the applications were granted, but with a provision that no chartered trips be undertaken where all of the passengers are picked up in one municipality.

Applicant: **Steven Luc Turcotte**
o/a "Road Tours"
Prescott, ON

File: 46039/A

Respondents:

1. **R. A. Howard Bus Service Ltd.**
2. **Healey Transportation Limited**
3. **Delaney Bus Lines Limited**
4. **Dundas Bus Services Ltd.**
5. **Seeley's Bus Lines Limited**
6. **Clark's Bus & Marina Ltd.**
7. **McCoy Travel Limited**

Applications:

Intra and extra-provincial chartered trips from points in the United Counties of Leeds and Grenville, Stormont, Dundas and Glengarry and the City of Kingston and restricted to Class "D" vehicles.

Prior to the commencement of the hearing, the applications were amended limiting the geography and the number of vehicles to three class "D" vehicles. As a result of the amendments, all of the respondents withdrew their objections save and except for R. A. Howard Bus Service Ltd.

Applicant's Case:

It was the intention of Road Tours to operate as a tour company organizing bus tours and subsequently also providing the bus service for the organized tours. Ten public witnesses testified in support of the applications. They represented small businesses, a retirement residence, a fraternal order, etc. They all expressed a need for small fully equipped vehicles for day/overnight trips. They wanted the comfort of air-conditioned vehicles with reclining seats. They did not complain about the existing service but they were price- sensitive on the final choice of the carrier to be used. Some of them currently used car-pools but they wanted a safe, reliable option rather than driving their own vehicles. Road Tours explained its vision and reviewed its financial projections for the first year of operation. It planned to initially organize day tours/trips, a service not being offered by the currently licensed carriers.

Respondents' Case:

R. A. Howard Bus Services Ltd. ("Howard") has been in business for forty-five years and has 160 employees and 120 public vehicles. Howard has equipment available and could provide every type of service required from the public witnesses both from Kingston and Brockville. There have been many plant closures in Brockville and, in addition, the population has been steadily declining over the past five years. Howard does not have the same type of vehicle as Road Tours and did not provide any financial data to substantiate any loss of revenue should the applications be granted. It could also not enlighten the Board as to why all the other objectors had withdrawn from the proceedings when the applications had been reduced in scope. Howard contended that Road Tours had failed to meet the statutory test of public need and convenience. Road Tours had failed to prove he was fit and financially capable to be licensed and granting the applications might lead to destructive competition because the pricing would be based on unrealistic expectations.

Decision:

As Howard held no authority from Prescott, that part of the application was granted. The public evidence was not overwhelming but in the Board's opinion it was sufficient to support Road Tours' endeavours. The Board was also impressed with Road Tours' passion and long-term goals.

Howard did have economic concerns in the matter but failed to provide any tangible evidence of the economic impact should the licences be granted. Why would granting the licences only impact Howard and not the other respondents who saw fit to withdraw

from the proceedings? The Board also noted that Howard did not have the vehicles required by the public and it had failed to market this particular type of equipment to the public.

The applications were granted but limited to 3 Class "D" public vehicles with a maximum seating capacity of 15 passengers.

Respondent: **We Care Transportation, Incorporated ("We Care")** **File: 45746-RE(1)**
Buffalo, New York

Applicant: Blue Bird Coach Lines Inc. ("Blue Bird")

Applicant's Case: Blue Bird alleged that We Care was operating in contravention of its operating licence. The licence authorized a chartered service but, in fact, We Care was providing a scheduled service. We Care was contravening the definition of the term "chartered trip" as defined in the Regulations under the *Public Vehicles Act.* Blue Bird contended that:

- the vouchers for both food and slot machine coins were given to the passengers by the Fort Erie Slots and not by We Care as required by the Regulations;
- the service was not for the exclusive use of the Ontario Lottery Corporation ("O.L.C.") even though O.L.C. subsidized the operation. Consequently, this would contravene the Regulation;
- the passengers did not constitute a group as defined but were instead a collection of individual passengers;
- the trip was a scheduled service and not a chartered trip because a timetable was provided and included in the advertisements for the trips; and
- the fare or charge must include either accommodation, meal or tickets of admission and that We Care did not provide the meal but O.L.C. did.

Respondent's Case: We Care has been in business for eighteen years, having obtained its Ontario licence in 1999. The Fort Erie Slots contacted We Care in 1999 to bring passengers from Buffalo and Rochester to the Slots. The passengers were given both coin and meal vouchers as part of the trip. The vouchers were donated by the O.L.C. The passengers were a common group as they all had a common interest and headed to the same destination. We Care contended for all purposes it was not operating in contravention of its licence or the Regulation.

Decision: The Board considered the definition of "chartered trip" and "scheduled service" in order to make its decision.

Chartered Trip - means a trip not being a scheduled service or a special trip, for which a public vehicle is hired exclusively by a

group of persons and for which the licensee of the public vehicle is (a) paid one fare or charges only for the chartering of the bus, or (b) is paid a fare by each passenger, which fare includes a charge for accommodation, meals or tickets of admission.

Scheduled Service - means a service for which licensee files a timetable with the Ministry under Section 6.

The Board concluded that all the passengers travelled to one common destination - the Fort Erie Slots. The vehicle was dedicated exclusively for these passengers for the duration of the trip. The journey was therefore a trip as defined. As the passengers were all headed to one final destination, they were an exclusive group as defined in the Regulation. As the passengers all had one interest in mind, they therefore collectively formed a group as defined.

As the fare charged for the trip included a meal voucher, it met the criteria of a chartered trip, even though the voucher was being provided by a third party. In the Board's opinion, the passengers travelling were an exclusive group travelling on a chartered trip with each passenger paying a fare that included a meal. The journey was not a scheduled service as defined but was instead a chartered trip.

The Board concluded that We Care did not contravene the *Public Vehicles Act/The Motor Vehicle Transport Act*, the Regulations or its operating licence.

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2002

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 7

Information financière pour l'année 2002 8

Demandes reçues 9

Demandes de permis spéciaux 10

Demandes reçues par région 11

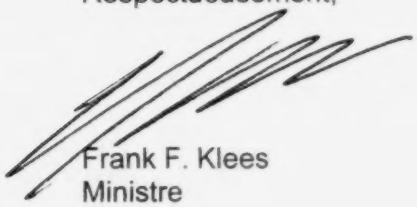
Résumés de décisions rendues 18

À: L'honorable James K. Bartleman
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2002.

Respectueusement,

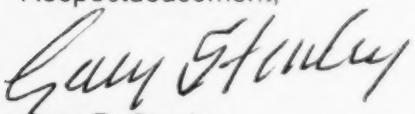


Frank F. Klees
Ministre

À: L'honorable Frank F. Klees, ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2002.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la Loi sur la *Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2002)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission est un organisme quasi-judiciaire et indépendant du Gouvernement de l'Ontario sous la juridiction du ministre des transports. Elle a pour rôle de contrôler l'entrée de nouveaux arrivants sur le marché du transport des passagers, l'émission des permis de transport et l'administration de la mise en application de la loi et des activités de sanction relativement à l'industrie du transport rémunéré de passagers.

Au cours de l'année 2002, la Commission a tenu des audiences publiques. La Commission a été appelée à considérer deux types de demandes: des demandes pour obtenir de nouveaux privilèges de transport ou des privilèges additionnels et des requêtes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Le rôle de la Commission est de considérer des demandes de permis de transport de passagers et de tenir des audiences publiques afin de déterminer si l'émission d'un permis de transport à un demandeur sert la nécessité et la commodité publiques. De façon à déterminer si un demandeur a rencontré le test, la Commission s'appuie sur sa jurisprudence, ses politiques et les directives émises par le Gouvernement de l'Ontario. La Commission a continué sa pratique récente de tenir des audiences le soir afin d'accommoder les témoins provenant du public qui généralement supportent les demandes de nouveaux privilèges ou de privilèges additionnels impliquant le test traditionnel de nécessité et commodité publiques.

Les requêtes en vertu de l'article 10 visent à obtenir la suspension ou l'annulation de permis de transport et les requêtes en vertu de l'article 11 vise l'exploitation ou la conduite de véhicules de transport en commun sans détenir le permis requis. Une enquête est menée en utilisant le processus d'audiences et une action disciplinaire appropriée est imposée.

Les règles de pratique de la Commission établissent des délais spécifiques à être respectés. La Commission s'est engagée à se soumettre à ces règles et tout délai encouru lors d'audiences était en dehors du contrôle de la Commission et de la responsabilité des parties. En vertu des mesures de performance et des objectifs contenus dans son plan d'affaires, la Commission s'engage à émettre 90% de ces décisions à l'intérieur d'un délai de 14 jours de la conclusion de l'audience.

Le nombre total de demandes reçues par la Commission est demeuré constant. Cependant, le nombre d'audiences publiques a diminué au cours des dernières années du fait que les demandes n'ont pas reçu d'opposition ou ont été résolues par voie d'audiences écrites. L'industrie en a bénéficié en épargnant temps et argent.

Depuis le changement de législation en 1996, l'industrie du transport de passagers de l'Ontario est autorégulatrice. De ce fait, les détenteurs de permis qui pourraient être impactés par les contraventions alléguées d'un exploitant peuvent porter plainte à la Commission. Les requêtes de ce type ont été portées par un vaste échantillon provenant de l'industrie; elles visent des contraventions alléguées aux permis de transport détenus ainsi que des allégations d'avoir exploité un service de transport sans détenir le permis

nécessaire. La législation a été efficace du fait qu'en 2002 plusieurs permis de transport ont été annulés et des ordonnances de cessation ont été émises.

La présence d'exploitants ne détenant pas de permis dans le corridor Montréal-Toronto préoccupe toujours l'industrie, les autorités et la Commission. Cependant, en travaillant ensemble et avec les autorités québécoises le nombre d'exploitants illégaux a diminué.

Après avoir opéré avec le même budget que par les trois dernières années, il y a eu une augmentation modeste du budget de la Commission cette année. Cependant, la Commission a continué à servir le public en utilisant un montant inférieur significatif à ce qui a été budgété. La Commission utilise un personnel à temps partiel et peut quand même délivrer au public un service prompt et efficace.

La Commission tente de récupérer tous les coûts reliés au processus d'audiences publiques. Cependant, les coûts de certaines audiences, plus particulièrement ceux reliés aux exploitations illégales, ne sont pas toujours recouvrables. La Commission utilise tous les moyens de collection et les avenues légales disponibles afin de recouvrer ces comptes en souffrance.

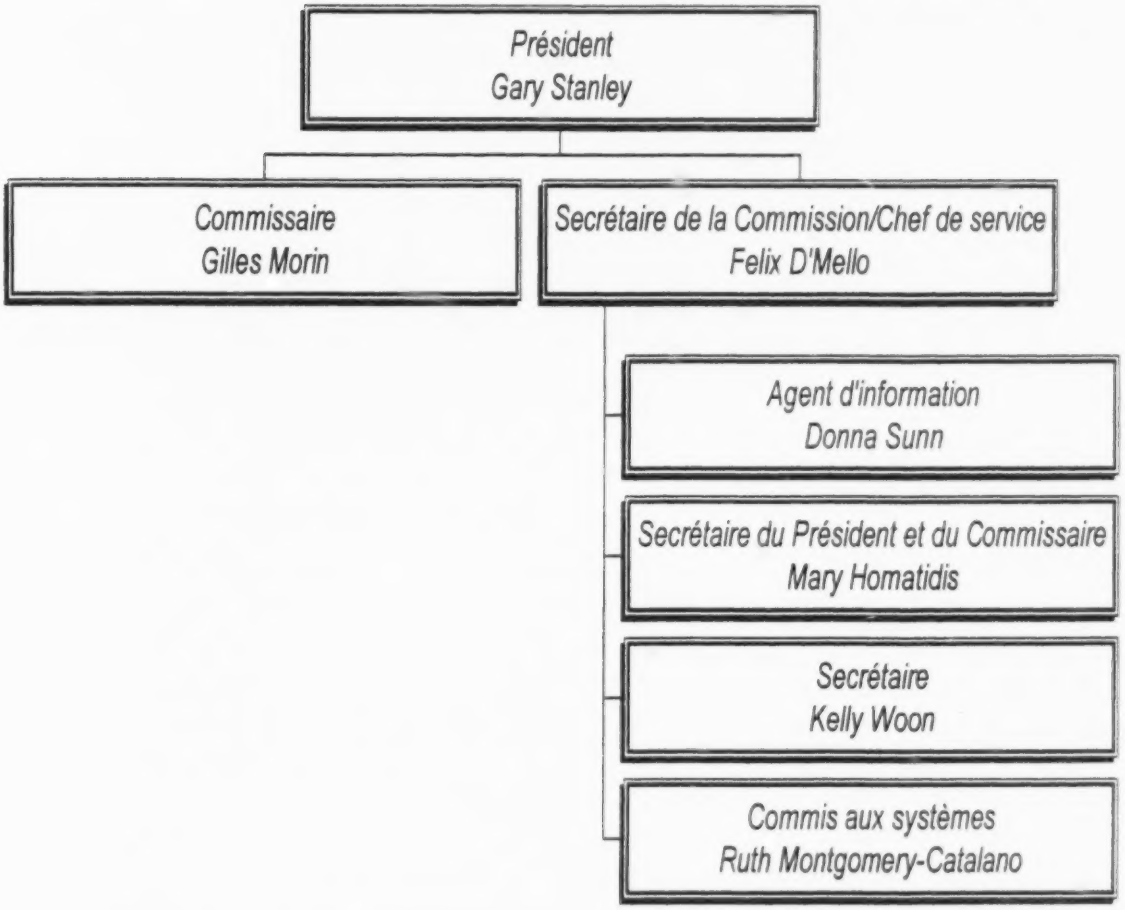
Introduit l'année dernière, le site web de la Commission, www.ohtb.gov.on.ca, continue d'être d'une grande utilité aux utilisateurs du système, aux membres de l'industrie et au public en général du fait que les politiques de la Commission, la législation et les formulaires sont disponibles en ligne. Le site web permet au public d'obtenir des informations sur les fournisseurs de services disponibles dans les diverses communautés de la province. Le site est mis à jour régulièrement afin de refléter l'information sur les permis récemment émis par la Commission.

Le but premier de la Commission continue d'être de s'assurer que l'industrie du transport de passagers de l'Ontario opère légalement et fournit un système de transport qui bénéficiera au public. Afin d'atteindre ce but, la Commission continuera de travailler avec les autres départements du Ministère, l'industrie et les autorités chargées de l'application de la loi.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2002)



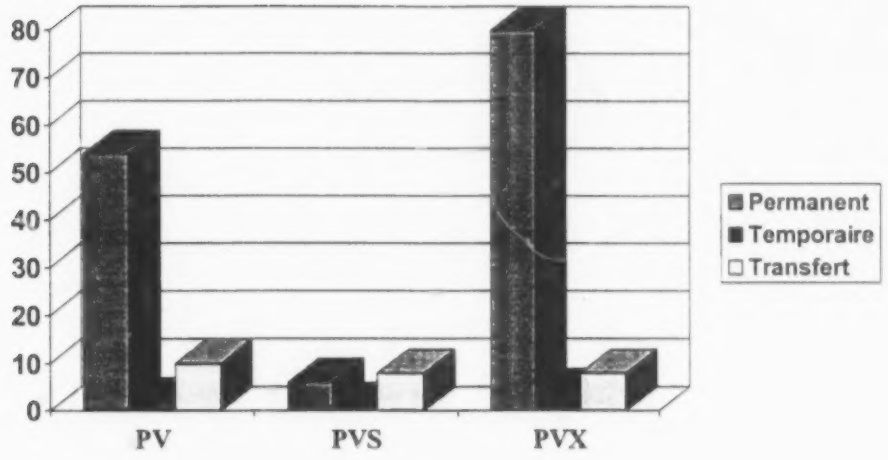
INFORMATION FINANCIÈRE - 2002

Revenus/Recouvrements		
Frais de dépôt/Demandes		66,527$
Frais de dépôt/Oppositions		30,864
Frais d'audiences imposés		37,250
Demandes de permis spéciaux		11,675
Échange sur argent américain		7,317
Autre		235
	Total	**153,868$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux		395,048$
Voyages et communications		31,862
Équipements et fournitures		36,364
	Total	**463,274$**

Coût Net	**309,406$**

Demandes Reçues

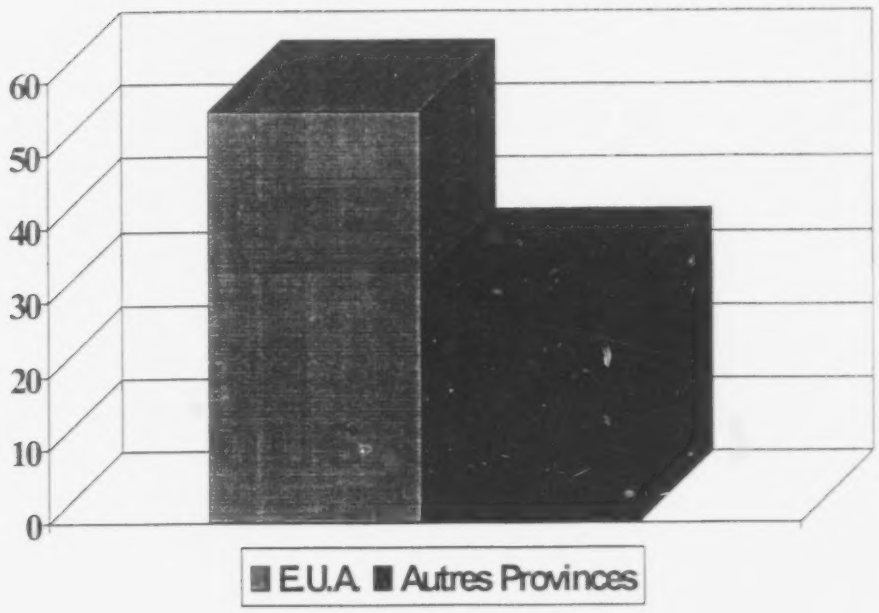


Type/Classe	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	54	6	80	140
Temporaire	2	1	4	7
Transfert	10	8	8	26
TOTAL	66	15	92	173

Legende:

PV	Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise Intra-Provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise Intra-Provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (Entreprise Extra-Provinciale)

Permis Spéciaux



JURIDICTION DES DEMANDEURS

E.U.A.	56
Autres Provinces	33
TOTAL	**89**

Demandes reçues par région

Extérieur de l'Ontario	**35**
Nouveau Brunswick	1
Terre Neuve	1
Nouvelle Écosse	1
Québec	13
E.U.A.	19

Frontières régionales ontariennes

Région du Centre	**69**
Durham1	1
Halton	2
Hamilton-Wentworth	1
Niagara	10
Peel	12
Toronto	34
York	9

Région du Nord	**20**
Algoma	1
Cochrane	2
Haliburton	1
Manitoulin	1
Muskoka	2
Nippissing	8
Parry Sound	3
Sudbury	2
Timiskaming	5

Région du Sud-Ouest	**40**
Brant	3
Essex	8
Grey	1
Middlesex	4
Simcoe	6
Waterloo	2

Région du Nord-Ouest	**2**
Kenora	2

Région de l'Est	**18**
Hastings	2
Leeds & Grenville	2
Ottawa-Carleton	12
Peterborough	1
Renfrew	1

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention arrête.

1461925 Ontario Ltd. **Dossier: 45937-RE(1)**
Toronto, ON

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis	
Plaignante:	Greyhound Canada Transportation Corp.	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	400$
	À la plaignante	1,500$

1480275 Ontario Inc. **Dossier: 45994-RE(1)**
Toronto, ON

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis	
Plaignante:	Floyd Sinton Limited	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	400$
	À la plaignante	200$

1. **Timothy Marshall** **Dossier: 46065-RE(1)**
2. **Erla Hoyte** **Dossier: 46061-RE(1)**
3. **Voyages Véronique Inc.** **Dossier: 46064-RE(1)**
4. **Sunlink Holidays Inc.** **Dossier: 46063-RE(1)**
5. **3020362 Canada Inc.** **Dossier: 46062-RE(2)**

Montréal, QC

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*	
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc.	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	4,418$
	À la plaignante	9,800$

1. **Harjeet S. Bajwa** **Dossier: 46071-RE(1)**
2. **3599345 Canada Inc., o/a Harman Travel** **Dossier: 46072-RE(1)**
3. **Ranjit Singh Randhawa** **Dossier: 46070**

Brampton, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:
À la Commission 900$
À la plaignante 2,100$

612289 Ontario Inc.
o/a The Vacation Station
Sault Ste. Marie, ON

Dossier: 46079-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: Tisdale Bus Lines Limited
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:
À la Commission 900$

684811 Ontario Ltd.
o/a C. Smith Bus Lines
Frankford, ON

Dossier: 44354-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante: J. E. Montgomery Transit Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:
À la Commission 650$

Autobus La Québécoise Inc.
Québec, QC

Dossier: 44424-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis
Plaignante: 1480275 Ontario Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:
À la Commission 900$

Gary M. Bolton
o/a Tourific Bus Service
Bradford, ON

Dossier: 45816-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: Canadex Resources Limited
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:
À la Commission 1,150$

1. **Ali Bozpapagan** — **Dossier: 46075-RE(1)**
2. **Mitat Bozpapagan** — **Dossier: 46076-RE(1)**
3. **Chartered Mini-Van Service** — **Dossier: 46073-RE(1)**
4. **Top Quality Service/Charter Trips** — **Dossier: 46077-RE(1)**
5. **1461925 Ontario Ltd.** — **Dossier: 46074-RE(1)**

Toronto, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés: À la Commission 1,500$
À la plaignante 13,608$

Butterfield Limousine Service Ltd. **Dossier: 46008-RE(1)**
Windsor, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: 9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés: À la Commission 300$

CBL-JLD Motor Coach Inc. **Dossier: 45995-RE(1)**
Woodbridge, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignantes:
1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited

Décision: Requête rejetée
Frais à être payés: Aucun

1. **Canex Canada Inc.** **Dossier: 46071-RE(1)**
   o/a Max Express/Canadian Travel Service
2. **Gunaratnam Puvaneswary** **Dossier: 46072-RE(1)**
3. **Subramaniam Gugasuthan** **Dossier: 46070-RE(1)**

Scarborough, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés: À la Commission 900$

Peter A.V. Cullingford **Dossier: 45519-RE(1)**
o/a Sports Travel
Scarborough, ON

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante: Tripmate Travel & Tour Guide Co. Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés: À la Commission 650$

Jeffrey Desmarais **Dossier: 46007-RE(1)**
o/a J.D. Limo & Sedan
Leamington, ON

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: 9444764 Ontario Ltd., o/a Your Choice Shuttle Service
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	300$

Winston Douglas
o/a WDCharters
Brampton, ON

Dossier: 46015-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: DKM Coach Lines Limited
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	400$

Five Seasons Transit Service Inc.
Sudbury, ON

Dossier: 45790-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante: Hammond Transportation Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	1,628$
À la plaignante	526$

Alistair Hamilton
o/a Greater Hamilton Tours
Hamilton, ON

Dossier: 46021-RE(2)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignantes:
1. Casino Bus Service Inc.
2. Maxima Tours Inc.

Décision: Les permis ont été suspendus pour une période de 30 jours et puis rendus temporaires pour une période de 6 mois et ne pouvant être rendus permanents que par une demande déposée auprès de la Commission et une vérification en entreprise de façon à confirmer que le demandeur rencontre les exigences de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.
Frais à être payés:

À la Commission	2,650$
Aux plaignantes	8,210$

Alistair Hamilton
o/a Greater Hamilton Tours
Hamilton, ON

Dossier: 45668-RE(2)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: Maxima Tours Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés: Aucun

Majestic Group Inc. **Dossier: 45969-RE(1)**
o/a Majestic Limousine & Coach Service
Mount Albert, ON

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis	
Plaignante:	Preference Coachlines Inc.	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	950$

Anthony P. Middleton **Dossier: 46037-RE(1)**
o/a Middleton Travel & Tours
Oshawa, ON

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*	
Plaignantes:	1. Symcha Transportation Ltd.	
	2. DKM Coach Lines Limited	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	1,150$

Andrew Kwong C. Ning **Dossier: 46119-RE(1)**
Montréal, QC

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc.
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:	Aucun

Jacques Paré **Dossier: 46110-RE(1)**
o/a Auto Taxi
Montréal, QC

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*	
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc.	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	1,168$
	À la plaignante	7,500$

R & S Bus Lines Ltd. **Dossier: 34225-RE(1)**
Wawa, ON

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis	
Plaignante:	Laurent Lacroix Bus Lines Inc.	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	900$

Andrew T. Shepherd
Toronto, ON

Dossier: 45986-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: The City of Vaughan
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	1,150$

Clifford Spratt
o/a The Stars Luxury Limousine
North Bay, ON

Dossier: 45967-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante: R. W. Starling, o/a N.B. Limousine & Charter Service
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	500$

Tokmakjian Limited
o/a Can-Ar Coach Services
Concord, ON

Dossier: 37267-RE(3)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante: Maxima Tours Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:

À la Commission	1,657$
À la plaignante	5,500$

We Care Transportation Incorporated
Buffalo, New York
U.S.A.

Dossier: 45746-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante: Blue Bird Coach Lines Inc.
Décision: Requête rejetée
Frais à être payés:

À la Commission	1,200$
À la plaignante	1,500$

Résumé de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2002 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun - LVTC

Loi sur les transports routiers - LTR

Service sur horaire: **Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**

Service nolisé: **Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Défendeurs:

1. **Ali Bozpapagan**	**File: 46075-RE(1)**
2. **Mitat Bozpapagan**	**File: 46076-RE(1)**
3. **Chartered Mini-Van Service**	**File: 46073-RE(1)**
4. **Top Quality Service**	**File: 46077-RE(1)**
5. **1461925 Ontario Ltd.**	**File: 46074-RE(1)**
Toronto, ON	

Requérante: Trentway-Wagar Inc.

Requête: La requête a été présentée en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que les défendeurs ont fourni un transport illégal de passagers et/ou ont organisé le transport de passagers en utilisant des transporteurs ne détenant pas de permis entre Toronto et Montréal. 1461925 Ontario Ltd. a déjà été trouvé coupable d'avoir opéré en contravention de la loi. Les 5 défendeurs sont inter-reliés.

Preuve de la Requérante: La preuve présentée est basée sur le rapport de Trillium Investigations and Consultants Ltd. ("Trillium"). Trillium, par ses enquêteurs, ont démontré que:

- le service illégal était annoncé dans les endroits publics;
- le tarif payé était individuel et n'était pas un tarif de groupe;
- des photographies ont été présentées en preuve du transport illégal;
- les passagers ne formaient pas un groupe voyageant ensemble dans un but commun mais un nombre d'individus n'ayant aucune relation entre eux;
- les passagers voyageaient en vertu d'un service sur horaire et les défendeurs ne détenaient pas le permis nécessaire pour donner le service;

- le service était dangereux pour le public voyageur; et
- 1461925 Ontario Ltd. fournissait un service en contravention des termes de ses permis.

Preuve des Défendeurs: Aucune preuve n'a été présentée par les défendeurs. Ils ont plaidé que:

- la preuve recueillie par Trillium a été recueillie à l'encontre de la Charte des droits et devrait être considérée comme illégale et inadmissible;
- les défendeurs n'ont pas opéré en contravention des termes et conditions de leurs permis de transport nolisé du fait que les permis étaient limités et rendaient leur exploitation impossible. Les défendeurs ne savaient pas que leurs permis étaient limités et ils ont fait des investissements substantiels dans l'entreprise;
- il ne devrait pas être tenu compte des allégations des enquêteurs que les opérations n'étaient pas sécuritaires parce que les enquêteurs n'étaient pas des experts en maintenance ou en sécurité de véhicules; et
- les défendeurs ne sont pas des personnes sophistiquées dont la langue maternelle n'était pas l'anglais et ils voulaient que l'entreprise ait du succès.

Décision:

La Commission a indiqué qu'elle devait considérer si les défendeurs avaient organisé un service de transport illégal et s'ils avaient exploité en contravention de leurs permis. La Commission a conclu que les défendeurs ont organisé et ont offert un service de transport entre Toronto et Montréal et pour lequel ils ont chargé un tarif individuel. La Commission est d'opinion que l'organisation et la fourniture du service n'étaient pas autorisés et conséquemment en contravention des LVTC/LTR. La Commission a aussi conclu que la preuve n'a pas été obtenue illégalement, les droits des défendeurs n'ont pas été violés et conséquemment l'administration de la justice n'a pas été discréditée du fait que la Charte des droits n'a pas été violée. La Commission a mis en doute la question de la limitation des permis du fait que l'industrie du transport de passagers doit opérer en vertu des mêmes règles et dans les mêmes circonstances. L'industrie est au fait de la réglementation et n'a pas de difficulté à s'y soumettre. Les défendeurs auraient dû connaître les règles et de plaider l'ignorance n'est pas acceptable.

La Commission a ordonné que:

- les défendeurs cessent d'organiser le transport illégal;
- les défendeurs cessent de fournir les services de transport illégaux;
- les permis de transport de 1461925 Ontario Ltd. soient suspendus pour une période de trois mois et subséquemment soient temporaires pour une période d'un an pourvu que le défendeur paie tous les frais reliés à l'ordonnance;
- les permis ne deviendront permanents qu'après dépôt d'une demande auprès de la Commission et une vérification en

entreprise afin de s'assurer que le défendeur se soumet aux lois de la province; et

- des frais substantiels soient payés par le défendeur à la Commission et à la requérante.

Défenderesse: **CBL-JLD Motor Coach Inc.** **Dossier: 45995-RE(1)**
Woodbridge, ON

Requérantes:

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
3. Tokmakjian Limited

Requête:

La requête a été présentée afin d'obtenir l'interprétation de l'article 7 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* i.e. à savoir si les fusions de corporations requièrent l'approbation de la Commission. Les requérantes ont allégué que les fusions requièrent l'approbation de la Commission et que la défenderesse devrait cesser ses opérations jusqu'à ce que l'approbation soit obtenue du fait qu'elle opérait en contravention de la LVTC.

Preuve des Requérantes:

Elles ont soumis que la défenderesse exploitait un service de transport de passagers mais que l'approbation de la Commission n'avait pas été obtenue afin de permettre aux actionnaires majoritaires d'exploiter l'entreprise. Elles ont concédé que dans une cause antérieure (Koch Transport Ltd.), les actions de la corporation fusionnée ont été converties, non pas émises ou transférées, et que la Commission n'avait pas la compétence lorsqu'on était en présence d'une fusion. Cependant, elles ont allégué que la législation a changé en1996 laquelle se lit comme suit:

"Aucun permis ne peut être transféré directement ou indirectement sans obtenir l'approbation écrite de la Commission."

Elles soutiennent que ce changement de législation a donné compétence à la Commission relativement à tout transfert peu importe la forme ou la manière. Les mots "directement ou indirectement" accordent la compétence à la Commission relativement à tout transfert peu importe la manière ou la forme et rend la décision dans l'affaire Koch inapplicable. Les requérantes étaient d'opinion que cela était le but de la législation à cause de l'utilisation du mot "indirectement". Elles ont demandé à la Commission d'ordonner la cessation des opérations jusqu'à ce que le transfert indirect ait été approuvé et qu'aucun transfert subséquent ne soit approuvé jusqu'à ce qu'une décision sur le transfert initial ait été rendue.

Preuve de la Défenderesse:

Elle a soumis:

- les requérantes demandaient à la Commission d'ignorer une politique vieille de vingt-cinq ans et de développer une nouvelle politique en se basant sur leurs arguments;

- la décision dans l'affaire Koch était toujours applicable du fait que lors d'une fusion les actions des corporations fusionnant sont converties en actions de la corporation fusionnée. **Ceci a été subséquemment confirmé par la décision de la Cour de l'Ontario dans l'affaire Sportscape Television Network Ltd. v. Shaw Communications Inc. en mars 1999 ("Shaw").** Il n'y a pas émission d'actions lors d'une fusion et conséquemment la transaction ne requiert pas l'approbation de la Commission en vertu de l'article 7 de la LVTC. La défenderesse a cité des situations similaires où il y a eu changement dans la propriété des actions d'un des défendeurs et qu'aucune demande d'approbation n'a été déposée; et
- la Commission n'a pas la compétence pour entendre la requête et les requérantes devraient plutôt se faire entendre relativement à la demande de transfert présentement pendante devant la Commission. Conséquemment la requête devrait être rejetée.

Décision:

La Commission s'est appuyée entièrement sur les décisions dans les affaires Koch et Shaw. Dans l'affaire Koch, le juge a déclaré que l'article pertinent de la Loi **spécifiait que l'émission ou le transfert d'actions** déclenche l'exigence de l'audience contemplée by l'article. De ça, la Commission a conclu que le même principe s'applique à l'article 7(5) de la LVTC actuelle, i.e. seulement une émission ou un transfert proposés d'actions résultant en un changement de contrôle d'une corporation exigeaient l'approbation de la Commission. Le juge a continué en disant que dans les cas de fusions, les actions sont converties; la Législature connaît ses lois et n'a pas indiqué que la législation s'appliquait aux fusions parce que le mot **converti** a été omis. Dans les deux fusions qui nous occupent, les détails de la façon dont les actions devaient être **converties** ont été fournis. La décision dans Shaw a déclaré que les mots **transfert, émission ou conversion** ne sont pas interchangeables. La décision dans Koch a déclaré que la conversion d'actions lors d'une fusion ne constitue pas un transfert d'actions.

La Commission a conclu que les circonstances impliquant une fusion avaient été considérées par les tribunaux comme ne relevant pas de la compétence de la Commission. Pour cette raison la Commission a décidé qu'elle n'avait pas compétence pour entendre le cause et la requête a été rejetée.

Demanderesse:

Classic Alliance Motor Coach Inc. ("Classic") **Dossier: 46078B/C**
Montréal, QC

Opposantes:

1. Transport Thom Ltée
2. Leduc Bus Lines Ltd.
3. 417 Bus Lines Ltd.
4. Trentway-Wagar Inc.
5. Pacific Western Transportation Ltd.
6. Tokmakjian Limited

Demandes: Demandes de transfert des permis intra et extra-provinciaux présentement détenus par CBL-JLD Motor Coach Inc., une corporation en faillite.

Preuve de la demanderesse:

Le syndic à la faillite de CBL-JLD Motor Coach Inc. ("CBL-JLD") a recommandé que la Commission approuve le transfert des permis à la demanderesse.

M. Sergio Mastronardi, le président of Classic, était satisfait qu'il avait une équipe et un système en place qui permettaient le commencement des opérations. Il était le seul actionnaire de Classic mais il y avait une option de vendre ses actions. Il a témoigné que le contrat de vente ne contemplait pas que les dettes de CBL-JLD soient assumées mais qu'il s'agissait plutôt d'un geste de bonne foi. Il avait confiance dans le future de la nouvelle compagnie, de l'équipe qu'il avait mise en place et des projections financières indiquées dans les états financiers.

Mme Dimitra Glekas, une comptable agréée, a présenté les projections de la compagnie et en se basant sur son expérience de l'industrie les projections étaient raisonnables. Elle pensait que les projections étaient conservatrices dans leur approche et Classic serait capable de payer ses dettes.

M. Steven Cornish a témoigné relativement aux plans opérationnels de Classic et aux antécédents historiques des compagnies qui ont mené à la formation de CBL-JLD. Par le biais d'une série d'événements lors de l'acquisition initiale de la compagnie, le financement ne s'est pas matérialisé du fait qu'un titre clair n'a pu être transféré dû à des privilèges ayant été enregistrés sur l'équipement. Une seconde fermeture de la transaction d'achat a été requise et a entraîné des frais légaux et de fermeture additionnels qui a consumé le reste des liquidités de la compagnie. Des problèmes similaires de liquidité relativement aux véhicules loués et aux frais légaux ont amené la détérioration additionnelle de la compagnie. La fusion Maple Rhodes/CBL-JLD visait à alléger sa dette mais a plutôt amené des difficultés financières et administratives additionnelles. Très peu de paiements ont été faits relativement aux obligations locatives reliées aux véhicules et aux installations de la compagnie et aux remises gouvernementales. Les relations entre les actionnaires se sont détériorés. L'équipement a été saisi, les assurances annulées et le service interrompu.

Preuve des Opposantes: Les opposantes ont témoigné:

- des arrérages de loyers dus par CBL-JLD à Greyhound;
- que les affaires avaient augmenté depuis la faillite de CBL-JLD;
- ils chargent des tarifs supérieurs et la compétition est bienvenue;
- elles opposaient ces demandes à cause de la piètre qualité de l'équipement et du service donné par CBL-JLD;
- elles n'avaient pas opposé des demandes similaires du fait que c'était trop dispendieux;

- elles ne pouvaient pas expliquer pourquoi elles n'avaient pas opposé une demande similaire qui aurait eu un impact plus sérieux sur leurs opérations;
- elles avaient acheté des véhicules additionnels et le public recevait le service qui était auparavant donné CBL-JLD;
- les véhicules de CBL-JLD s'étaient détériorés et elles étaient préoccupées par le fait que des autobus plus vieux seraient loués à des tarifs plus bas et que cela pourrait détruire le marché;
- Aucun service n'était donné en vertu des permis de CBL-JLD et conséquemment ils devraient être révisés par la Commission et réécrits afin d'éviter la duplication du fait que les opposantes servent maintenant le marché laissé sans service;
- les dirigeants de Classic ont par le passé démontré par leurs décisions d'affaires naïves leur incapacité à exploiter une compagnie d'autobus; et
- les projections financières n'étaient pas raisonnables et l'exploitation avait un piètre dossier de résultats obtenus.

Décision:

La compétence de la Commission en matière de transfert de permis en vertu de l'article 7 de la LVTC est de "déterminer si le transfert proposé aura un effet préjudiciable sur la nécessité et la commodité publiques servis par le permis". De plus, est-ce que les opposantes ont un intérêt économique dans le résultat du dossier?

La Commission a eu de la difficulté à comprendre pourquoi les opposantes ont choisi d'opposer la présente demande et non pas d'autres demandes qui auraient eu un économique impact similaire sinon plus grand. En fait, une des opposantes a déclaré que sa compagnie a joui d'une augmentation de ses revenus de 10% chaque année et que la compétition est bienvenue. La Commission était d'opinion que Transport Thom Ltée ("Thom") a déposé une opposition dans le seul but de protéger les permis qu'elle a récemment acquis. Thom a réalisé que si la demande était accordée, elle devra compétitionner de plein pied avec Classic sur certains services sur horaire.

Selon la Commission, le fait que certaines opposantes n'aient pas témoigné a diminué l'impact de leurs oppositions. La Commission n'a pas vu d'un bon oeil le fait de choisir d'opposer la présente demande et non d'autres qui auraient eu un impact plus significatif.

Selon la Commission:

- la faillite de CBL-JLD a été causée par une variété de facteurs, certains connus, d'autres à être prouvés;
- Messieurs Cornish et Calce ne sont pas personnellement responsables de la faillite de CBL-JLD;
- Le marché a supporté les opérations couvertes par ces permis pendant approximativement trente ans;
- Aucune des opposantes n'a apporté de témoignages indiquant que CBL-JLD avait un effet sur la stabilité du marché du transport de passagers; et

- Classic opérerait dans un environnement différent que les compagnies antérieures et tout indique une possibilité de succès.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **Erie Coach Lines Company ("Erie")** **Dossier: 45770-B/C**
London, ON

Opposantes:

1. Badder Bus Service Ltd.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. J.I. Denure Chatham Limited
4. Chatham Coach Lines Inc.

Demandes: Il s'agissait d'une demande de permis de transport nolisé intra-provincial pour transporter des passagers à partir des comtés de Lambton, Middlesex, Oxford, Elgin, Haldimand, Norfolk, Brant et Perth et d'une demande de permis de transport extra-provincial afin de transporter des passagers à partir de points situés aux États-Unis en direction de l'Ontario.

Preuve de la Demanderesse:

Erie fait partie du groupe Coach Canada et quoique les permis soient émis au nom de différentes compagnies, les demandes ont été déposées afin d'augmenter l'efficacité des opérations d'Erie i.e. permettre une utilisation efficace de l'équipement, des conducteurs et éliminer la duplication des fonctions administratives. Les demandes ont aussi été déposées afin de remplir les besoins du public. Les demandes auraient un impact de moins de 1% sur les revenus bruts des opposantes si les demandes étaient accordées et dans une certaine mesure elles ne semblent pas chercher activement à augmenter leur clientèle et à améliorer l'utilisation de leur équipement. Les demandes ont reçu le support de cinq témoins du public i.e. Let's Go Tours Limited, Educational Travel Services, New Dimensions Travel and Tours Limited, Keating Educational Tours et Shoreline Charter and Tours.

Let's Go Tours Limited - Organise à peu près 100 tours par année et insiste pour avoir des autobus récents et des conducteurs expérimentés. Utilise Erie de manière extensive, est satisfaite du service et veut continuer à utiliser Erie à partir du territoire sujet des demandes en étendant son marketing. N'a pas utilisé les opposantes du fait qu'elles se sont montrées peu enthousiastes ou qu'elles offraient un service variable.

Educational Travel Services - Elle organise des tours pour les étudiants en Amérique du Nord et le marché de l'Ontario est le plus important. Erie lui a fourni le service et a rencontré tous ses standards et a fourni des conducteurs bien formés. Elle croit qu'Erie est bien placé dans leurs plans d'expansion leur donnant un avantage crédible. Elle va continuer à utiliser d'autres transporteurs malgré que certains d'entre eux se soient montrés peu enthousiastes et ont indiqué un manque d'équipement.

New Dimension Travel and Tours Limited - Elle organise approximativement 600-700 voyages par année, ayant pour origine l'Ontario et pour destination d'autres parties de l'Ontario, du Québec et des États-Unis d'Amérique. Elle insiste pour avoir des autobus relativement récents et des conducteurs formés. Elle utilise Erie et Trentway-Wagar Inc. pour remplir ses besoins en service et veut les utiliser plus encore si les demandes sont accordées. Elle a utilisé certaines des opposantes mais elles n'avaient l'équipement requis, spécialement de l'équipement récent ou bien elles ne voulaient pas négocier des prix qui rentreraient dans son budget. Elle n'a pas considéré Greyhound comme une option viable sur le marché du voyage nolisé.

Keating Educational Tours - Elle organise des tours pour les étudiants à partir du territoire sujet des demandes et aussi dans d'autres parties de l'Ontario. Elle recherche des véhicules récents et des conducteurs formés et expérimentés du fait que les écoles ont l'habitude de demander les mêmes conducteurs à chaque année. Elle requiert aussi une certaine flexibilité relativement à la grosseur de l'équipement du fait du changement dans la taille des groupes. Elle utilise Erie pour rencontrer ses besoins en service et aime son professionnalisme et voudrait l'utiliser dans le territoire sujet des demandes. Elle est satisfaite du service offert par certaines des opposantes quoiqu'elle n'ait pas utilisé Greyhound.

Shorelines Charter and Tours - Elle organise des tours pour les personnes retraitées et pour les étudiants. Elle a utilisé Erie pour rencontrer ses besoins en équipement et en conducteurs et voudrait l'utiliser dans le territoire sujet des demandes. Les opposantes n'avaient pas l'équipement requis, n'ont pas retourné les appels et n'avaient pas des conducteurs bien formés. Greyhound n'était pas considéré comme une option dans le secteur du voyage nolisé.

Preuve des Opposantes:

Badder Bus Service ("Badder") - A opéré dans les comtés de Lambton et de Kent depuis 1978. En dépit de ses efforts de marketing, le taux d'utilisation de son équipement est demeuré bas ces dernières années à cause du déclin dans la population. La plupart du temps Badder pourrait rencontrer les besoins des consommateurs et il n'y a aucun besoin d'ajouter un autre transporteur du fait que cela aurait un impact négatif sur son entreprise.

Chatham Coach Lines ("Chatham") - Chatham exploite son entreprise en utilisant ses autobus et minibus dans la presque totalité du territoire sujet des demandes. Chatham a aussi du personnel de vente et ses revenus sont dérivés de la loyauté de ses clients. L'introduction de Erie sur ce marché l'affecterait économiquement quoiqu'elle ne puisse chiffrer ses pertes en dollars.

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound") - Elle détient des permis pour le territoire couvert par les demandes et l'émission du permis demandé diminuerait sa clientèle actuelle. Elle est avant tout un exploitant de service sur horaire et le service de voyage

nolisé ne constitue qu'une petite partie de son exploitation. Elle ne pouvait expliquer pourquoi elle n'a pas opposé d'autres demandes similaires et n'a pas apporté de preuve d'impact défavorable significatif si les demandes devaient être accordées.

Décision:

La portion du service extra-provincial nolisé à partir des États-Unis a été accordée du fait que ces types de demandes sont habituellement accordés par la Commission et qu'elles n'ont pas d'effets économiques préjudiciables sur les autres détenteurs de permis en Ontario.

Relativement à la demande de permis intra-provincial, la Commission a fait le résumé suivant:

- durant certaines périodes de l'année il était difficile pour les organisateurs de tours d'obtenir l'équipement dont ils avaient besoin;
- les organisateurs de tours étaient très satisfaits des services d'Erie, de ses véhicules et de ses conducteurs bien formés et préfèrent continuer à utiliser ses services sur le territoire sujet de la demande;
- généralement les organisateurs de tours n'étaient pas satisfaits du service donné par les opposantes i.e. de leurs véhicules, de leurs conducteurs et de leur manque général d'enthousiasme;
- l'efficacité opérationnelle anticipée d'Erie et de ses compagnies affiliées bénéficieraient au public;
- aucune preuve d'impact financier n'a été apportée par les opposantes si le permis était accordé;
- les opposantes n'avaient pas l'équipement à certaines périodes de l'année; et
- dans certains cas, les opposantes continueraient à servir les témoins du public qui ont témoigné.

La Commission a conclu que les témoins du public ont démontré qu'il y avait un besoin du public sur le territoire couvert par la demande qui n'aurait pas d'impact sur les opposantes.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **Farr's Coach Lines Limited ("Farr's")** **Dossier: 23164 A11/A12**
Dunnville, ON

Opposantes:

1. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
2. Franklin Coach Lines Ltd. Franklin a retiré son opposition avant l'audience.

Demandes:

Il s'agissait de demandes de permis intra et extra-provincial de transport nolisé de passagers pour le compte de 304827 Ontario Limited o/a Cardinal Tours ("Cardinal") (une compagnie affiliée) à partir des comtés de Northumberland, d'Hastings et de Haliburton et de la ville de Kawartha Lakes.

Preuve de la Demanderesse:

Farr's exploite son entreprise depuis 1957. Cardinal a été fondé en 1966 et les présentes demandes ont été déposées afin que Cardinal puisse organiser des tours à partir du territoire sujet de la demande et par le fait même utiliser les services de transport de Farr's. Cardinal a déclaré que Farr's fournirait une stabilité en termes de prix et de disponibilité de l'équipement, ce qu'on ne retrouvait pas chez les opposantes à en juger par l'expérience passée. Par ses contacts avec des clients antérieurs, Cardinal pensait développer une clientèle additionnelle et s'attendait à capturer 50% du marché des tours dans le territoire sujet de la demande.

Farr's a déclaré que les demandes étaient limitées à une cliente seulement et qu'il ne s'agissait pas d'une demande de permis de grande étendue. Si les demandes étaient accordées, Cardinal pourrait obtenir des tarifs et de l'équipement qui sont toujours à peu près les mêmes.

Preuve des Opposantes:

Trentway a fourni à la Commission ses permis et une liste de son équipement. Elle a déclaré que jusqu'à récemment Cardinal ne lui avait pas demandé de cotations de taux. Le niveau d'utilisation de son équipement est bas et Trentway était préoccupée par l'impact des activités de Cardinal si la compagnie devait capturer 50% du marché des tours sur le territoire sujet de la demande. Trentway a dit qu'elle pouvait rencontrer les besoins de Cardinal et qu'aucune preuve n'avait été apportée démontrant que les besoins actuels n'étaient pas rencontrés. Elle a suggéré que si les permis devaient être accordés, ils devraient être limités afin que Farr's ne puisse prendre tous les types de tours par l'intermédiaire de Cardinal.

Décision:

La Commission a pris en considération le fait que Farr's et Cardinal étaient une "entreprise familiale". Elle avait le sentiment que le développement de la clientèle par Cardinal aurait un impact sur Trentway mais que cet impact serait seulement minimal.

La Commission a conclu que la demanderesse a rencontré le test et a prouvé que la commodité et la nécessité existaient et les demandes ont été accordées mais en y attachant la limitation que ces tours soient à l'instigation, organisés et publicisés par Cardinal.

Défendeur: **Alistair Hamilton ("Hamilton")**
Hamilton, ON

Dossier: 46021/A

Requérantes:

1. Casino Bus Service Inc.
2. Maxima Tours Inc.

Requête:

Il s'agit d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la LVTC alléguant que Hamilton a contrevenu à la LVTC et à ses permis d'exploitation.

Preuve des Requérantes: L'enquêteur de la Commission a témoigné que Hamilton a déclaré qu'aucun service n'était donné à partir de territoires qui n'étaient pas autorisés par ses permis tel qu'allégué par les requérantes. Hamilton s'est assuré qu'en tout temps au moins 75% des passagers étaient embarqués sur les territoires autorisés par ses permis d'exploitation et que le 25% restant était embarqué sur des territoires non-autorisés tel que cela était permis par la réglementation. L'enquêteur s'est dit préoccupé par la manière dont Hamilton maintenait ses dossiers qui contrevenaient à la LVTC et au Code de la route (Code)

La preuve additionnelle a allégué que:

- Hamilton a de manière continuelle embarqué des passagers sur des territoires qui n'étaient pas autorisés;
- Hamilton a, de manière délibérée, induit en erreur l'enquêteur; et
- Hamilton a continuellement exploité ses permis en contravention de la LVTC et des ses permis d'exploitation.

Preuve du Défendeur: Hamilton a concédé qu'il a induit en erreur l'enquêteur et qu'il a opéré en contravention de la LVTC et du Code. La preuve apportée par Hamilton qu'il n'opérait le service que pour le compte de Can-Ar, un détenteur de permis, était incompatible avec le fait que Hamilton gérait complètement l'opération et que Can-Ar n'administrait pas son opération comme l'exigeait la LVTC.

Décision: En se basant sur la preuve et sur l'admission de Hamilton, la Commission a conclu que Hamilton avait opéré largement à l'encontre des termes de ses permis. Hamilton a été tortueux lors de ses communications avec l'enquêteur et la Commission et en ce faisant a augmenté les délais du processus délibérément et inutilement. Hamilton n'a pas maintenu la documentation nécessaire requise par la réglementation et son immatriculation d'exploitant de véhicules utilitaires n'était pas au bon nom. L'arrangement de Hamilton avec Can-Ar a soulevé des doutes relativement à sa légalité à cause du manque total de documentation et le fait que le contrôle de l'arrangement était entre les mains de Hamilton et non de Can-Ar tel que requis. La Commission était d'avis que Hamilton a failli outrageusement de se soumettre aux termes de ses permis et à la réglementation et a considéré ces actions comme étant sérieuses et sans justification et Hamilton devrait être tenu responsable de ses actes.

Les permis intra et extra-provinciaux ont été suspendus pour une période de trente (30) jours. Par la suite les permis sont devenus temporaires pour une période de six (6) mois et ne pouvant être rendus permanents que par une demande déposée auprès de la Commission et à la suite d'une vérification en entreprise de façon à confirmer que le demandeur rencontre les exigences de la loi et de la réglementation de la province.

Défendeurs:

1. **Timothy Marshall** — **Dossier: 46065-RE(1)**
2. **Erla Hoyte** — **Dossier: 46061-RE(1)**
3. **Voyages Véronique Inc.** — **Dossier: 46064-RE(1)**
4. **Sunlink Holidays Inc.** — **Dossier: 46063-RE(1)**
5. **3020362 Canada Inc.** — **Dossier: 46062-RE(1)**

Montréal, QC

Requérante: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Décision:

Il s'agissait d'une requête présentée par Trentway en vertu des articles 10 et 11 de la LVTC. Trentway alléguait que les défendeurs n'exploitaient pas seulement un service de transport de passagers mais qu'il organisait et offrait d'organiser un service par véhicule de transport en commun entre Toronto et Montréal et les points intermédiaires.

Au début de l'audience les défendeurs ont concédé ce qui suit:

(i) "Pendant la période du 31 mai 2001 jusqu'à maintenant, Sunlink Holidays Inc. a admis avoir vendu des billets relativement à un service par véhicule de transport en commun entre Montréal et Toronto. Pendant cette période, Sunlink Holidays Inc. ne savait pas que ses activités contrevenant à la législation sur le transport des provinces de l'Ontario et du Québec.

(ii) Depuis le dépôt de la requête, Sunlink Holidays Inc. ainsi que les autres entités indiquées dans la requête ont cessé toute activité et sont d'accord pour cesser ces activités dans le future à moins d'avoir les permis gouvernementaux nécessaires;

(iii) Sunlink Holidays Inc. et autres sont d'accord pour payer les frais d'audience encourus jusqu'à date et décrits dans la Décision du 14 mai 2002 ainsi que des frais additionnels à être déterminés par les parties (9,800$) en 9 paiements mensuels égaux commençant le 1er juillet 2002; et

(iv) Sunlink Holidays Inc. s'engage à se soumettre aux lois sur les transports de l'Ontario et du Québec touchant ses opérations, spécifiquement qu'elle ne vendra pas de billets individuels pour le transport de personnes entre Montréal et Toronto sans avoir obtenu les permis gouvernementaux nécessaires."

La Commission a ordonné que les défendeurs cessent les opérations illégales immédiatement et des frais substantiels ont été imposés à être payés à la Commission et à la requérante par les défendeurs.

Demanderesse: **Majestic Group Inc. ("Majestic")** — **Dossier: 45969 B/C**
o/a "Majestic Limousine & Coach Service"
Mount Albert, ON

Opposante: **Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")**

Demandes: Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de points situés dans la municipalité régionale de Niagara.

Preuve de la Demanderesse:

Majestic a exploité son entreprise de transport de passagers depuis1989. Les demandes ont été déposées suite à une audience au cours de laquelle Majestic a été trouvée coupable d'avoir opéré en contravention de la LVTC. La preuve du public a principalement focusé sur le besoin de prendre des passagers au quai de Queenston après le voyage en hygroptère à travers le Lac Ontario. Après le débarquement sur le quai de Queenston, les passagers se dirigent vers les différentes attractions touristiques de la région de Niagara ainsi que vers des points aux États-Unis. La preuve du public aussi requérait un service à partir de St. Catharines.

Preuve de l'Opposante: Greyhound a déclaré qu'elle servait la région de Niagara depuis des décennies à la fois comme transporteur sur horaire et nolisé. Greyhound a suggéré qu'il y avait déjà treize détenteurs de permis opérant dans la région de Niagara et que l'ajout d'un autre transporteur serait préjudiciable aux transporteurs existants.

Décision: La Commission a noté que le support du public pour les demandes est venu principalement de St. Catharines et de Queenston qui fait partie de la ville de Niagara-on-the-Lake. La Commission a aussi noté que Greyhound n'a pas fourni de preuve factuelle de l'impact économique sur ses opérations si les demandes étaient accordées.

La Commission a conclu que la demanderesse a prouvé un besoin du public; les demandes ont été accordées mais ont été limitées aux villes de St. Catharines et de Niagara-on-the-Lake seulement.

Défendeur: **Jacques Paré ("Paré")** **Dossier: 46110-RE(1)**
Montréal, QC

Requérante: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Preuve de la Requérante: Il s'agissait d'une requête présentée par Trentway en vertu de l'article 2 de la LVTC alléguant que Paré organisait le transport de passagers en utilisant des transporteurs ne détenant pas les permis requis. Les enquêteurs et Trentway ont allégué que:

- Paré opérait un site web, i.e. autotaxi.com afin de faciliter le transport entre Toronto et Montréal;
- Les enquêteurs par le biais du site web ont utilisé et payé pour les services d'un transporteur ne détenant pas de permis;
- Le site web fournissait aussi une liste de transporteurs ne détenant pas de permis et offrant de fournir un service de transport de passagers;
- Aucune vérification n'était faite relativement aux transporteurs non-détenteurs de permis à savoir la validité des permis de

conduire des conducteurs, si la couverture d'assurance était adéquate, si le véhicule était sécuritaire, l'existence d'un dossier criminel etc.;

- M. Ning, un des conducteurs, a témoigné qu'il a, contre compensation, transporté régulièrement des passagers entre Toronto et Montréal et qu'il s'est pré-inscrit et a organisé cette opération en utilisant le site web autotaxi.com;
- Par le biais du site web, Paré met en marché un service de transport et fournit une opportunité à des gens de se rencontrer et si ce n'était pas de Paré aucun transport illégal n'aurait été fourni. Le site web ne se compare pas aux tableaux d'affichage que l'on trouve dans les universités mais en fait est beaucoup plus sophistiqué.
- Trentway allègue que Paré ne se sent pas touché par les conséquences du mariage des passagers et des conducteurs qu'offre le site web; et
- La législation actuelle indique que la transaction ne devient pas légale si l'organisateur ne reçoit pas de compensation - l'organisateur n'a qu'à faciliter le transport en véhicules de transport en commun. Conséquemment, l'allégation de Paré déclarant qu'il n'a pas reçu de compensation n'est pas valide en droit.

Preuve du Défendeur: Paré a allégué que:

- Les rencontres par le biais du site web n'étaient pas différentes des tableaux d'affichage électroniques que l'on peut trouver dans chaque université où les étudiants publicisent des voyages vers d'autres villes;
- Paré a déclaré qu'il n'a pas installé le logiciel mais qu'il fonctionne seul et que son rôle est passif. Il aide les individus et il ne reçoit rien en retour. Il essayait de remédier à un problème relativement au transport en commun;
- L'objectif de Paré était de gagner sa vie en vendant de la publicité sur son site web aux grandes compagnies;
- Paré ne s'est jamais informé relativement à la validité des permis de conduire ou de la couverture d'assurance; et
- Paré a déclaré qu'il n'organise pas de transport à cause de son rôle passif.

Décision

La Commission a considéré trois questions avant de prendre sa décision i.e. l'exigence d'un permis, le véhicule de transport commun et l'organisation du transport.

Véhicule de transport/Exigence d'un permis - La LVTC exige que toute personne exploitant un véhicule de transport en commun ne puisse le faire que si elle détient un permis émis par la Commission. En se basant sur la preuve, la Commission a conclu que ces personnes fournissaient un service par véhicule de transport en commun i.e. qu'elles chargeaient un tarif par personne et voyageaient au-delà des frontières municipales. Un permis émis par la Commission était nécessaire pour donner ce service.

Organiser le transport - La LVTC interdit à toute personne d'organiser le transport de personnes en utilisant des transporteurs ne détenant pas de permis. M. Paré a développé un logiciel et a établi le site web. Le site web a fait que les conducteurs et les passagers se sont rencontrés. Sa publicité a ciblé les étudiants et ultimement il espère faire un gain financier de l'entreprise. La Commission a conclu que le rôle de Paré dans l'opération était loin d'être passif et en fait violait les lois de l'Ontario en organisant un transport illégal.

La Commission a conclu qu'il était déraisonnable de la part de M. Paré de ne pas se préoccuper des exigences de permis, du caractère sécuritaire des véhicules et conducteurs. La Commission était sérieusement préoccupée par le fait que l'intérêt public n'était pas toujours protégé et n'avait pas le sentiment que les arrangements faits par le biais du site web de M. Paré étaient sécuritaires. Les véhicules n'étaient pas assurés pour le transport commercial de passagers et les compagnies de location de véhicules n'étaient pas au courant de l'utilisation proposée du véhicule loué.

La Commission a ordonné à Paré d'arrêter l'organisation de services de transport de passagers par une autre personne, en Ontario et à travers l'Ontario à moins que cette autre personne ne soit détentrice d'un permis émis par la Commission. La décision a été envoyée à tous les conducteurs et les passagers inscrits sur le site web. Des frais à être payés à la Commission et à la requérante ont été imposés à Paré.

Demanderesse: **Parkhurst Motors Inc. ("Parkhurst")** **Dossier: 45618 B/C**
Belleville, ON

Opposant: **Manuel Pereira**
o/a "Ontario Coachway" ("Coachway")

Demandes: Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial afin de conserver la même géographie mais d'enlever la restriction qui interdit l'utilisation des autobus scolaires et les autobus de catégorie "D" ayant une capacité maximale assise de 28 passagers.

Preuve de la Demanderesse:

Les huit témoins du public représentaient des collèges, des agents de voyages, une guilde d'opéra, une église, des organisateurs de voyages de golf, des organisateurs pour aller voir les grands voiliers et une association récréative pour athlètes spéciaux.

Les témoignages se résument comme suit:

- Ils organisent de nombreux voyages nolisés en direction de points en Ontario et aux États-Unis;
- Généralement les voyages nolisés avaient un point de départ à partir du territoire autorisé de la demanderesse;

- Parkhurst fournissait principalement le service aux témoins dans ses véhicules plus petits et d'autres transporteurs étaient utilisés pour les groupes plus larges utilisant des véhicules plus larges;
- Les témoins préféreraient utiliser Parkhurst pour les voyages requérant des véhicules plus larges à cause de son excellent service;
- Coachway n'avait pas fait de sollicitation auprès des témoins du public; et
- Le public n'était pas satisfait du service de Coachway lorsque ses services avaient été utilisés.

Dans son témoignage, Parkhurst a déclaré avoir commencé ses activités en 1984. Au début Parkhurst exploitait des limousines fournissant un service aéroportuaire mais a cessé le service lorsque Coachway a commencé le même service. Parkhurst était satisfait du service scolaire qu'elle offrait mais sentait un besoin d'étendre ses services dans le secteur nolisé qui étaient présentement offerts aux autres détenteurs de permis au lieu de faire les voyages elle-même. Parkhurst a soutenu que si les permis étaient accordés cela n'aurait aucun impact sur Coachway parce que Parkhurst déménagerait ses opérations dans un immeuble plus large et engagerait plus de conducteurs. D'autres transporteurs ont décidé de ne pas déposer d'opposition à la demande à cause de l'impact minimal sur leurs opérations.

Preuve de l'Opposant:

Coachway a soutenu que la population sur le territoire faisant l'objet de la demande n'était pas en croissance depuis plusieurs années et qu'en ce moment il n'y avait aucun besoin d'ajouter un autre transporteur. Coachway a souligné que la clientèle additionnelle n'existait pas du fait qu'en dépit de ses efforts il n'avait pu augmenter sa clientèle. Présentement il offre les services faisant l'objet de la demande et qu'accorder la demande aurait un impact économique sur ses opérations, sur la croissance future et sur ses investissements.

Décision:

La Commission a décidé:

(a) D'enlever la restriction relativement à la capacité des véhicules;
(b) De permettre l'utilisation des autobus scolaires.

Coachway n'opérait pas d'autobus scolaires conséquemment la restriction a été enlevée. Relativement à la restriction quant à la capacité des véhicules, la Commission devait déterminer si la preuve apportée supportait l'enlèvement de la restriction et servait à la fois le besoin et la commodité du public et s'il y aurait un impact économique sur les opérations de Coachway. La preuve du public a exprimé un besoin pour des autobus pouvant asseoir plus de 26 passagers. Présentement les témoins utilisent d'autres transporteurs mais préféreraient utiliser Parkhurst pour tous leurs besoins du fait qu'ils n'auraient qu'un fournisseur donnant un excellent service. La Commission a conclu que du fait que d'autres transporteurs d'importance n'ont pas opposé la demande, Coachway ne serait pas économiquement impacté si les demandes étaient accordées. De

toute façon, Coachway ne possède pas de véhicules à grande capacité afin de compétitionner avec Parkhurst si les demandes étaient accordées.

La Commission a conclu que l'émission des permis servira le besoin et la commodité du public et les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **R & S Bus Lines Ltd. ("R & S")** **Dossier: 46089 E/F**
Wawa, ON

Opposantes:

1. **Laurent Lacroix Bus Lines Inc. ("Laurent")**
2. **Lloyd's of Wawa Ltd. ("Lloyd's)**
3. **Lacroix Bus Services Inc. ("Lacroix")**
4. **Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")**

Demandes: Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir des cantons de White River, Hornepayne, Dubreuilville et Michipicoten dans le district d'Algoma et du canton de Chapleau dans le district of Sudbury.

Preuve de la Demanderesse:

R & S exploite son commerce depuis 1989 et a obtenu ses permis d'exploitation en 1993 exploitant des autobus scolaires et d'autres types d'autobus. Elle fait à peu près deux cent vingt voyages nolisés par année et les demandes ont été déposées parce la demanderesse a le personnel et l'équipement afin d'étendre ses opérations. À cause du déclin de la population dans le nord de l'Ontario, il est de plus en plus difficile de remplir un autobus nolisé dans une seule municipalité et conséquemment R & S endosse le concept de "transport partagé" par lequel des groupes de différentes origines ayant la même destination partagent un autobus pour des raisons économiques et logistiques. Treize témoins du public ont témoigné au support des demandes représentant des écoles, des équipes sportives, groupes de retraités, des Scouts, des Guides et des groupes communautaires. La plupart des témoins ne savaient pas que Greyhound offrait des services nolisés et ont assumé qu'elle n'offrait que des services sur horaire ce qui n'était pas pratique à cause des horaires dans leur secteur. Ils ne savaient pas que Lloyd's offrait des services nolisés et ont assumé qu'il s'agissait principalement un exploitant d'autobus scolaires. Laurent n'avait pas de présence importante dans les secteurs où les témoins vivaient.

Les témoins étaient satisfaits des services fournis par R & S. Ils avaient des budgets serrés et conséquemment le concept de partager un autobus avec un autre groupe était la seule option viable pour eux. Ils pensaient qu'il serait plus facile de remplir un autobus s'ils pouvaient partager l'autobus avec d'autres groupes de d'autres municipalités. Ceci aurait pour effet de leur faire faire des économies et de faire plus de voyages nolisés.

Preuve des Opposantes:

Laurent et Lloyd's exploitent leur entreprise respective depuis 2001 et devaient prendre livraison d'un autobus de luxe afin d'offrir des voyages nolisés. Ils étaient prêts et capables de donner le service dans le territoire qui faisait l'objet des demandes du fait qu'ils avaient de la difficulté à survivre, surtout avec le déclin de la population. 75% de leur exploitation était constitué de service scolaire et 25% de service nolisé. Chapleau était leur principal point de service nolisé et ils ne faisaient pas de transport nolisé partagé. Accorder les demandes signifierait une perte de clientèle future, principalement dans le secteur de Chapleau.

L'opposition de Lacroix se limitait à la demande devant être accordée à partir d'Hornepayne. La population de Hornepayne était en déclin et l'introduction d'un nouveau transporteur n'était pas nécessaire.

L'opposition de Greyhound se limitait à opposer tout permis à partir de White River du fait qu'il s'agit d'un petit marché et que Greyhound donnait tous les services qui étaient requis. Accorder les permis aurait un impact économique sur ses opérations.

Décision

En se basant sur la preuve du public, la Commission a conclu qu'il y avait un besoin relativement à un type spécial de permis pour les petits centres du nord de l'Ontario. Il était très apparent qu'une seule communauté dans les cantons ne pouvait fournir suffisamment de passagers pour complètement remplir un autobus. En conséquence, la Commission a conclu que le concept de transport partagé était la solution pour noliser un autobus et accorder des permis ayant plusieurs points d'embarquement ferait du service partagé une réalité.

Si les permis étaient accordés, il n'y aurait aucun impact économique sur Lacroix du fait que l'entreprise fait très peu de transport nolisé. Similairement, Greyhound n'était pas reconnu comme un exploitant fournissant des services nolisés dans la région. Il n'y aurait pas d'impact économique sur ses services sur horaire si les permis étaient accordés.

Lacroix et Lloyd's n'ont pas fourni de données financières afin d'illustrer l'impact financier qu'auraient les permis sur leurs opérations s'ils étaient accordés. Lacroix voulait protéger Chapleau mais ne donnait pas de services partagés. La Commission a conclu que Lacroix continuerait de remplir ses autobus si les permis étaient accordés.

R & S a prouvé que le besoin et la commodité du public seraient servis par l'émission des permis et les demandes ont été accordées mais sujet à une limitation qu'aucun voyage nolisé ne peut être pris si tous les passagers proviennent d'une même municipalité.

Demandeur:

Steven Luc Turcotte
o/a "Road Tours"
Prescott, ON

Dossier: 46039/A

Opposantes:

1. **R. A. Howard Bus Service Ltd.**
2. **Healey Transportation Limited**
3. **Delaney Bus Lines Limited**
4. **Dundas Bus Services Ltd.**
5. **Seeley's Bus Lines Limited**
6. **Clark's Bus & Marina Ltd.**
7. **McCoy Travel Limited**

Demandes:

Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de points situés dans les comtés unis de Leeds et Grenville, de Stormont, Dundas et Glengarry et de la ville de Kingston et limitées à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Avant le début de l'audience, les demandes ont été modifiées limitant la géographie et le nombre de véhicules à trois véhicules de catégorie "D". Suite aux modifications, toutes les opposantes ont retiré leurs oppositions à l'exception de R.A. Howard Bus Service Ltd.

Preuve du Demandeur:

Road Tours avait l'intention d'opérer comme organisateur de tours et subséquemment de fournir le service d'autobus pour ces tours. Dix témoins du public ont témoigné au support des demandes. Ils représentaient des petits commerces, une résidence pour personnes retraitées, un ordre fraternel, etc. Ils ont tous exprimé le besoin d'équipement plus petit et bien équipé pour des voyages d'un ou plusieurs jours. Ils voulaient le confort de véhicules avec air climatisé et des sièges s'inclinant. Ils ne se sont pas plaints du service existant mais le prix était important pour eux dans le choix final du transporteur à être utilisé. Présentement, certains d'entre eux utilisent le covoiturage mais ils voulaient une option sécuritaire et digne de confiance plutôt que de conduire leurs propres véhicules. Road Tours a expliqué sa vision et a présenté ses projections financières pour la première année d'exploitation. Initialement, il entendait organiser des tours/voyages d'une journée, un service qui n'est pas présentement offert par les transporteurs actuels.

Preuve de l'Opposante:

R. A. Howard Bus Services Ltd. ("Howard") est en affaires depuis quarante ans et a 160 employés et 120 autobus. Howard a l'équipement disponible et pourrait donner tous les types de services requis par les témoins du public à partir de Kingston et Brockville. Il y a eu des fermetures d'usines à Brockville et en plus la population est en déclin depuis cinq ans. Howard n'a pas le même type d'équipement que Road Tours et n'a pas fourni information financière pour supporter des pertes de revenus si les permis étaient accordés. Howard ne pouvait éclairer la Commission quant aux raisons pourquoi les autres opposantes ont retiré leurs oppositions quand l'étendue des demandes a été réduite. Howard a soutenu que Road Tours a fait défaut de prouver le test de besoin et de commodité publics. Road Tours a fait défaut de prouver qu'il est apte et capable financièrement de détenir un permis et que d'accorder les permis pourrait mener à une compétition destructrice du fait que les prix pourraient être basés sur des attentes irréalistes.

Décision:

Vu qu'Howard ne détenait pas de permis à partir de Prescott, cette partie des demandes a été accordée. La preuve du public n'était pas accablante mais selon l'opinion de la Commission il y avait suffisamment de support pour l'entreprise de Road Tours. La Commission était aussi impressionnée par la passion et les buts à long terme de Road Tours.

Howard avait des préoccupations économiques dans le dossier mais a fait défaut de fournir des preuves tangibles de l'impact économique si les permis étaient accordés. Pourquoi y aurait-il un impact économique sur Howard et non sur les autres opposantes qui ont cru bon de retirer leurs oppositions? La Commission a aussi noté qu'Howard n'a pas les véhicules requis par le public et qu'elle a fait défaut de commercialiser ce type particulier d'équipement auprès du public.

Les demandes ont été accordées mais limitées à 3 véhicules de catégorie "D" ayant une capacité maximale assise de 15 passagers.

Défenderesse: **We Care Transportation, Incorporated ("We Care")**
Buffalo, New York

Dossier: 45746-RE(1)

Requérante: Blue Bird Coach Lines Inc. ("Blue Bird")

Preuve de la Requérante: Blue Bird a allégué que We Care opérait en contravention de son permis. Le permis permettait un service nolisé mais en fait We care donnait un service sur horaire. We Care a contrevenu à la définition de "voyage nolisé" tel que défini dans la réglementation adoptée en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Blue Bird a soutenu que:

- les coupons pour la nourriture et les machines à sous étaient donnés aux passagers par le Fort Erie Slots et pas par We Care comme le requiert la réglementation;
- le service n'était pas pour l'usage exclusif de l'Ontario Lottery Corporation ("O.L.C.") même si O.L.C. subventionnait l'opération. Conséquemment cela contrevenait à la réglementation;
- les passagers ne constituaient pas un groupe tel que défini mais plutôt une collection de passagers individuels;
- le voyage était un service sur horaire et non pas un voyage nolisé parce qu'un horaire était fourni et inclus dans la publicité pour les voyages; et
- le tarif doit inclure soit le logement, un repas ou des billets d'admission et que le repas n'a pas été fourni par We Care mais par O.L.C.

Preuve de la Défenderesse:

We Care est en affaires depuis 18 ans ayant obtenu son permis de l'Ontario en 1999. Le Fort Erie Slots a contacté We Care en 1999 afin qu'elle amène à son établissement des passagers de Buffalo et de Rochester. Inclus dans le voyage, les passagers ont reçu des coupons pour de la nourriture et des jetons. Les coupons ont été donnés par l'O.L.C. Les passagers étaient un groupe du fait qu'ils avaient un intérêt commun et avaient la même destination. We Care a soutenu qu'à toutes fins pratiques elle n'opérait pas en contravention de son permis ou de la réglementation.

Décision:

La Commission a considéré les définitions de "voyage nolisé" et de "service sur horaire" avant de prendre sa décision.

Voyage nolisé - signifie un voyage qui n'est pas un service sur horaire ou un voyage spécial pour lequel un véhicule de transport en commun est utilisé exclusivement par un groupe de personnes et pour lequel l'exploitant du véhicule reçoit: (a) un seul tarif pour le nolisement de l'autobus ou (b) un tarif pour chaque passager qui inclut des frais pour le logement, les repas ou des billets d'admission.

Service sur horaire - signifie un service pour lequel le détenteur de permis dépose un horaire auprès du Ministère en vertu de l'article 6.

La Commission a conclu que tous les passagers avaient une destination commune - les Fort Erie Slots. Le véhicule était pour l'usage exclusif de ces passagers pour la durée du voyage. Le trajet était conséquemment un voyage tel que défini. Comme les passagers voyageaient en direction d'une destination finale, ils constituaient un groupe exclusif tel que défini par la réglementation. Comme les passagers avaient un seul intérêt à l'esprit, ils formaient collectivement un groupe tel que défini.

Comme le tarif chargé pour le voyage incluait un coupon pour un repas, le critère du voyage nolisé a été rencontré même si le coupon était fourni par une tierce partie. La Commission était d'opinion que les passagers voyageant ensemble formaient un groupe exclusif voyageant en voyage nolisé chaque passager payant un prix qui incluait un repas. Le voyage n'était pas un service sur horaire tel que défini mais plutôt un voyage nolisé.

La Commission a conclu que We Care n'a pas contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun/Loi sur les transports routiers*, la réglementation ou son permis.